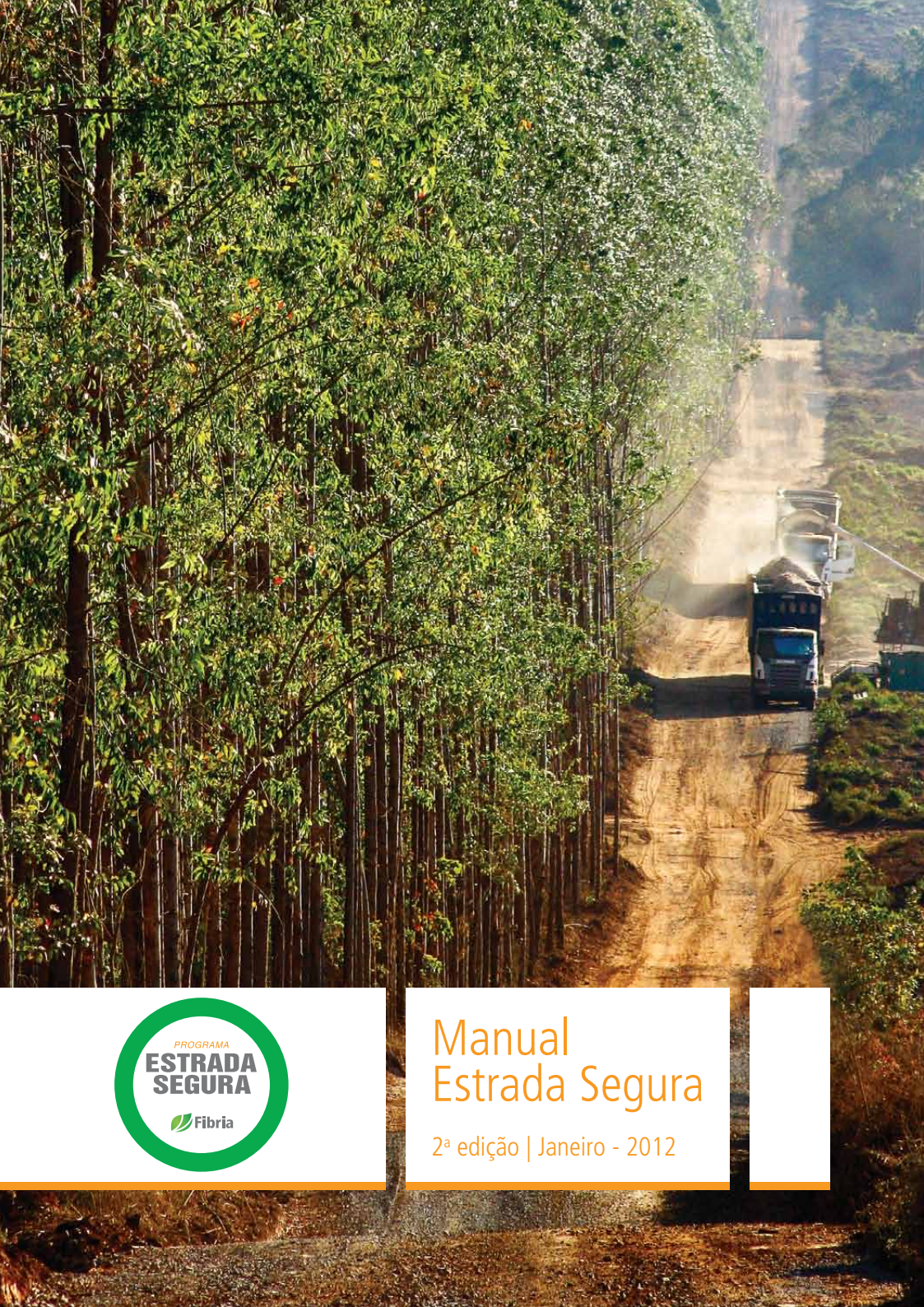


PROGRAMA
ESTRADA SEGURA
Fibria

Manual Estrada Segura

2ª edição | Janeiro - 2012

O respeito e a valorização dos seus profissionais são prioridades da Fibria. É por isso que saúde e segurança são compromissos constantes da Empresa. Foi assim que surgiu o programa Estrada Segura, voltado à segurança no transporte de cargas e pessoas, de que faz parte este Manual.

O Manual Estrada Segura é um conjunto de normativos que servem para guiar os funcionários da Fibria e seus terceiros a dirigir da forma mais segura possível, preservando assim as vidas deles mesmos e de outros.

Aqui você vai encontrar regras e dicas que devem ser seguidas sempre. A Fibria acredita que nenhum trabalho é tão importante ou urgente que não se possa esperar para cumprir todos os requisitos necessários para manter a integridade dos envolvidos.

Essa é nossa maneira de ser: plantamos ideias, cultivamos relações, colhemos resultados.

Dr. Gerson Nogueira
Gerente Corporativo de HSMT – Higiene, Segurança e Medicina do Trabalho

Índice

I. Apresentação

1. Objetivo 05
2. Abrangência 05
3. Definições 06

II. Apresentação da Fibria

1. Nosso jeito 09
2. Nossas crenças 09

III. Requisitos normativos

1. Contrato de prestação de serviços 11
   a. Cláusulas e anexos relativos à Saúde, Segurança e Meio Ambiente 11
2. Recrutamento e seleção de motoristas e operadores de máquinas 11
   a. Pré-requisitos para admissão de motoristas 13
   b. Processo de recrutamento 14
   c. Processo de seleção (etapas mínimas) 14

3. Contratação de empresas de transportes e agregados 15
   a. Procedimentos / itens de controle 15

4. Exames médicos e psicológicos para motoristas e operadores 19
   a. Exames médicos admissionais (mínimos) 19
   b. Exames médicos admissionais (desejáveis) 21
   c. Exame médico periódico (mínimo) 21
   d. Exame médico periódico (desejável) 21
   e. Exames médicos de retorno ao trabalho 22
   f. Exame médico demissional 22
   g. Avaliação cardiológica 22
   h. Avaliação dos distúrbios do sono 22
   i. Atestado de Saúde Ocupacional (ASO) 23
   j. Critérios mínimos para inaptidão 23
   k. Avaliação psicológica 25

5. Treinamentos 26
   a. Programa para treinamento de motoristas 26

6. Segurança no transporte 29
   a. Requisitos para dirigir com segurança 30
   b. Procedimentos 31

c. Procedimentos específicos 31

7. Inspeções de caminhões, ônibus e equipamentos. 35
a. Responsabilidades 35

8. Computador de bordo, tacógrafo e rotograma 37

9. Política de caronas 43
a. Procedimentos 43

10. Limite operacional – fadiga / sono 44
a. Descrição 44

11. Operações, pré-requisitos e pontos de controle 45
a. Tipos de operação 45
b. Controles 45

12. Plano de contingência 47

13. Reuniões de Segurança - DDS gerencial 48
a. Considerações gerais, periodicidade e formatação da reunião 48

14. Restrição de trânsito de caminhões – feriados prolongados 50

15. Comunicação e investigação de acidentes 53
a. Comunicação de acidentes 54
b. Investigação de acidentes 54
c. Investigação por autoridades 55

16. Combate ao consumo de álcool e drogas 81

17. Informações mensais de segurança 87

18. Operações em caráter de urgência 90

19. Avaliação da gestão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente 93

20. Plano de Segurança 96

21. Diretrizes das Regras de Ouro 97

22. Comitê disciplinar 98

IV. Anexos

I. Apresentação

1. Objetivo

Apresentar para as empresas de serviços logísticos as diretrizes prescritivas de segurança viária no transporte de madeira, cavaco, celulose, produtos químicos e perigosos, insumos e pessoas. Engloba as operações de movimentação de matéria-prima, produtos acabados, máquinas e equipamentos na execução de serviços, tais como: carga e descarga, operação de colheita e silvicultura mecanizada, abertura e manutenção de estradas, operações com empilhadeiras, guindastes e correlatos.

Este Manual é acompanhado por um CD, onde se encontram documentos que podem ser impressos para uso cotidiano.

A estrita observância dos requisitos do Manual Estrada Segura é condição de emprego.

O Manual Estrada Segura é um documento normativo e integra os contratos de provedores da Fibria.

2. Abrangência

Este Manual Estrada Segura aplica-se a todas as unidades industriais e florestais, por meio da contratação de operadores logísticos, empresas de movimentação, armazenagem ou transporte de carga, empresas de transporte de pessoas, empresas especializadas e/ou agregados ou qualquer fornecimento de transporte rodoviário no qual estejam envolvidas organizações externas a serviço da Fibria.

3. Definições

ABNT = Associação Brasileira de Normas técnicas
AI = Alvos Incompatíveis
AL = Arrumação e Limpeza Deficientes
APR = Análise Preliminar de Riscos
ASO = Atestado de Saúde Ocupacional
CAT = Comunicado de Acidente do trabalho
CIPA = Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
CIPATR = Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Rural
CM = Falhas nas Comunicações
CONTRAN = Conselho Nacional de Trânsito
CT = Cavalo Trator
CTPS = Carteira de Trabalho e Previdência Social
DDS = Diálogo Diário de Segurança
DER = Departamento de Estradas de Rodagem
DNER = Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DETRAN = Departamento Nacional de Trânsito
EPI = Equipamento de Proteção Individual
EST = Engenheiro de Segurança do Trabalho
IDS = Índice de Desempenho de Segurança
INMETRO = Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
LTCAT = Laudo Técnico das Condições do Ambiente de Trabalho
MA = Manutenção Deficiente
MTE = Ministério do Trabalho e Emprego
MFS = Manual Floresta Segura
MOPP = Movimentação e Operação de Produtos Perigosos
NR = Norma Regulamentadora
OR = Falhas Organizacionais
PC = Procedimentos Deficientes
PCA = Programa de Conservação Auditiva

PCMSO = Programa de Controle Médico e de Saúde Ocupacional
PPRA = Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PR = Projeto Inadequado
SENAT = Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST = Serviço Social do Transporte
SESTR = Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Rural
SESMT = Serviço Especializado em Segurança e Medicina do Trabalho
SIPATM = Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Transporte de Madeira
SGI = Sistema de Gestão Integrada
SSMA = Segurança, Saúde e Meio Ambiente
SST = Saúde e Segurança no Trabalho
TASC = Técnica de Análise Sistemática de Causas
TFACA = Taxa de Frequência de Acidentes com Afastamento
TGF's = Tipo Gerais de Falhas
THSMT = Time de Higiene, Segurança e Medicina do Trabalho.
TR = Treinamento Inadequado
TST = Técnico de Segurança do Trabalho

Fibria

II. Fibria

Investimos no cultivo de florestas como **fonte renovável e sustentável** de vida, para produzir riqueza e crescimento econômico, promover desenvolvimento humano e social e garantir a conservação ambiental.

1. Nosso jeito

Relações construtivas: laços de parceria e confiança, compromisso e respeito.

Energia vital: dedicação e paixão para viabilizar produtos essenciais.

Lucro admirado: benefícios para todos a partir de recursos utilizados de forma sustentável.

LIDERANÇA | EXCELÊNCIA | COMPROMISSO COM O FUTURO | VITALIDADE

Somos uma nova empresa com histórias bem vividas.
Temos orgulho das nossas raízes.
Entendemos a terra e nela nos inspiramos.
Plantamos ideias, cultivamos relações,
Colhemos resultados.
A cada ciclo que se renova, **admiramos o valor da Vida**.
Temos determinação e **fibra**.

2. Nossas crenças

MISSÃO:
Desenvolver o negócio florestal renovável como fonte sustentável da vida.

VISÃO:

Consolidar a floresta plantada como produtora de valor econômico.

Gerar lucro admirado, associado à conservação ambiental, inclusão social e melhoria da qualidade de vida.

VALORES:

Solidez
Ética
Respeito
Empreendedorismo
União

III. Requisitos normativos

1. Contrato de prestação de serviços

Os contratados e sub-contratados que venham a prestar serviços de logística devem respeitar as normas e leis vigentes, bem como as políticas e procedimentos internos da Fibria.

a) Cláusulas e anexos relativos à Saúde, Segurança e Meio Ambiente

Estão descritos os principais itens do modelo de Contrato para Prestação de Serviços de Transporte.

2. Recrutamento e seleção de motoristas e operadores de máquinas

Este modelo visa estabelecer critérios mínimos para o processo de recrutamento e seleção de motoristas e operadores de máquinas alocados nas operações industriais e florestais da Fibria.

Os motoristas e operadores de máquinas desempenham um papel-chave na segurança das operações industriais e florestais, uma vez que são diretamente responsáveis por atividades associadas ao transporte de produtos e pessoas, à movimentação de cargas, bem como à exposição ao risco da sociedade como um todo. Dessa forma, é necessário desenvolver requisitos e procedimentos específicos para assegurar que somente profissionais qualificados, com atributos e características pessoais desejadas, sejam selecionados para dirigir caminhões ou ônibus, ou operar máquinas e equipamentos, como empilhadeiras, guindastes, tratores, máquinas de corte, carregamento e arraste de madeira e outros, a serviço da Fibria.

Todas as qualificações da função de motorista estão classificadas de duas

maneiras: como essenciais ou desejáveis. Qualificações essenciais são exigências legais ou aquelas consideradas como mínimas pela Fibria. A falha em atender um requisito essencial deve, automaticamente, desqualificar o candidato, enquanto que a falha em atender uma qualificação desejável não deve necessariamente excluir um candidato, mas poderá limitar sua ação e exigir maior carga de treinamento.

a) Pré-requisitos para admissão de motoristas

Atributos essenciais da função

ATRIBUTOS	ESSENCIAL	DESEJÁVEL
Qualificações	• Carteira do motorista tipo C ou D (direção truck) ou E (direção de carreta, bi-trem, tri-trem, treminhão, rodotrem, Romeu e Julieta, lander e ônibus) • Estar com a carteira válida	• Qualificação para o transporte de produtos perigosos (Mope) • Possuir curso de direção defensiva • Não ter perdido pontos por infrações nos últimos 12 meses • Certificado de habilitação para o transporte de pessoas
Habilidades e experiência		• Mais de um ano dirigindo veículo de categoria equivalente • Mais de um ano no transporte de madeira, produtos perigosos ou pessoas (conforme a operação a que se destina)
Antecedentes na direção	• Não possuir antencedentes criminais	• Nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito (ficha de solicitação e verificação posterior)
Características pessoais	• Ser aprovado no teste psicológico	• Ter entre 26 e 48 anos de idade
Circunstâncias pessoais	• Possuir facilidade para acesso à transportadora em qualquer horário	• Morar próximo da instalação • Ligações pessoais na localidade • Salário atual ou anterior menor do que o ofertado pela Empresa
Motivação	• Vontade de trabalhar livre de incidentes	• Desejo de ser o melhor no serviço, tendo o melhor desempenho possível
Saúde e condição física/psicológica	• Bons antecedentes de saúde, sem restrições médicas e psicológicas para desempenho da função	• Não apresentar obesidade
Escolaridade	• Alfabetizado, com conhecimentos básicos de matemática e língua local (mínimo 4ª série do 1º grau)	• Nível escolar comprovado ou equivalente na matemática e idioma local (2º grau completo)
Inteligência demonstrada	• Capaz de expressar claramente suas opiniões e respostas (entrevistas) • Entendimento dos requisitos de trabalho	

b) Processo de recrutamento

No processo de recrutamento, os candidatos devem ser escolhidos pela sua adequação às atividades que irão exercer. Aqueles que satisfizerem o critério de especificação devem ser convidados para continuar no processo.

c) Processo de seleção (etapas mínimas)

Ficha de solicitação de emprego - As informações necessárias ao processo devem ser obtidas através da "Ficha de Solicitação de Emprego", sendo indispensável:

- Informações e dados pessoais;
- Informações socioeconômicas;
- Informações sobre a família;
- Informações profissionais (mínimo: últimos três empregos).

Entrevista - Em confronto com as especificações para o trabalho, na entrevista serão avaliadas, formalmente, as características pessoais do candidato quanto à compatibilidade com os requisitos necessários para o desempenho do trabalho do motorista e/ou operador.

Teste teórico - Verifica o conhecimento do profissional nas seguintes áreas:

- Capacidade de comunicação escrita (visando o preenchimento de relatórios de viagens);
- Conhecimento básico de matemática (para realizar contas, ler números, calcular tempo);
- Leis de trânsito;
- Conhecimento de veículos dentro de sua categoria de abrangência.

Teste prático - Deve ser realizado um teste prático de manobra de forma a verificar a habilidade do motorista com o tipo de veículo que ele disse conduzir. Se aprovado, poderá ser realizado um teste no trânsito, onde o comportamento do motorista em relação à segurança no trânsito poderá ser observado.

O teste deve ser realizado pelo motorista monitor ou motorista com experiência mínima de três anos na Transportadora com bom desempenho em Saúde, Segurança e Meio Ambiente.

Exames médicos e psicológicos - Realizados conforme descrito no item 4 deste capítulo.

Exame de álcool e drogas - Realizados conforme descrito no item 16 deste capítulo.

Documentação - Se aprovado em todas as etapas, o motorista deve apresentar toda a documentação necessária, a qual deve ser mantida em arquivo para fins de comprovação, juntamente com o registro dos testes e pareceres a que foi submetido.

3. Contratação de empresas de transportes e agregados

A seguir estão definidos os critérios mínimos de segurança para a contratação e administração de empresas de transportes e agregados.

a) Procedimentos / Itens de controle

As empresas de transportes devem atender aos requisitos normativos do Manual Estrada Segura. O ponto de partida para o agregamento de caminhões e motoristas é: **em hipótese alguma, deve haver diferença entre a frota própria da Transportadora e a contratada, ou seja, todas as exigências e procedimentos devem ser cumpridos indistintamente por ambas**. Visando garantir o atendimento desse princípio, especificamos a seguir alguns itens de controle:

Requisitos mínimos a serem atendidos pelo transportador agregado

1. ASO anual do motorista considerado apto para a função.
2. Ficha de EPI do motorista.
3. Treinamento de integração do motorista com duração de quatro horas.
4. Check-list de vistoria do caminhão por oficinas com CNPJ credenciadas pela Fibria.
5. Check-list diário das condições do caminhão (mecânica, elétrica, hidráulica, pneumática, pneus, extintores, etc.).
6. Idade da frota.

7. Para madeiras e químicos: Cavalo com no máximo três anos e carreta com 10 anos. Demais: Idade média da frota = 10 anos.
8. CNH "E".
9. Relatório de teste psicológico aplicado por profissional legalmente habilitado com registro no órgão de classe.
10. Avaliação e laudo do tacógrafo do caminhão.
11. Teste de bafômetro.
12. Elaboração de rotograma por rota.
13. Presença do TST na fiscalização e controle de tráfego.
14. Seguro de acidentes, além do obrigatório, para o motorista e terceiros.

Requisitos mínimos a serem atendidos pelo transportador "spot"

1. ASO anual do motorista considerado apto para a função.
2. Ficha de EPI do motorista.
3. Treinamento de integração na portaria (vídeo).
4. Check-list de vistoria das condições do caminhão.
5. Curso de direção defensiva com reciclagem anual.

Contrato de prestação de serviço

O contrato entre a Transportadora e os agregados deve possuir cláusulas de Saúde, Segurança e Meio Ambiente similares àquelas existentes no contrato firmado entre a Fibria e a Transportadora.

Na contratação de qualquer Transportadora, antes do início operacional deve ser realizada uma reunião com o gestor do contrato, THSMT, representantes e TST da Transportadora. A empresa deve apresentar o plano de segurança viária e a reunião deve ser registrada em ata.

O contrato de prestação de serviços deve incluir as exigências suplementares do Manual Floresta Segura da Fibria e a obrigatoriedade de TST exclusivo para as operações de logística da Fibria com carro, celular, máquina fotográfica e *notebook*. O TST do provedor deve apresentar ao THSMT da Fibria, mensalmente, o Índice de Desempenho de Segurança – IDS, estatística de acidentes e incidentes, relatórios de inspeção e auditorias, ASO, treinamentos

realizados, DDS, análise de tacógrafos, resultados dos testes de bafômetro e outros documentos legais, tais como: LTCAT, PPRA, PCMSO, PCA, Laudo de Vibração, Registro do SESMT, CIPATR, etc.

A Fibria se reserva ao direito de reter 10% da fatura mensal em casos de desvios graves, tais como a não comunicação de acidentes ou incidentes, ou a comunicação fora do prazo estabelecido; a não entrega de relatórios gerenciais e documentos legais; estatísticas de segurança; plano de segurança; IDS; profissionais não habilitados ou sem treinamento nas frentes de serviços; falta de TST ou profissionais do SESMT; ausência injustificada nas reuniões convocadas pela Fibria e outros. A liberação do pagamento é feita mediante implementação do plano de ação para correção dos desvios e prevenção da recorrência.

Treinamento

Deve ser realizado igualmente para motoristas da frota própria e agregada. Motoristas autônomos devem ser orientados conforme o tipo de operação, pré-requisitos e pontos de controle de acordo com o item 11 deste Manual.

Frota

Deve ser equipada com os mesmos equipamentos, respeitar os mesmos limites de idade e passar pelos check-lists regulares com o mesmo rigor da frota própria.

O local de guarda deverá oferecer segurança quanto ao acesso indiscriminado de terceiros, impossibilitando a ocorrência de acidentes provocados pela exposição dos vapores a uma fonte de ignição externa, no caso de insumos perigosos.

Exames médicos / psicológicos

Devem seguir o mesmo padrão e devem ser realizados, de preferência, no mesmo local onde os motoristas da frota própria são examinados.

Programa de Reconhecimento em Saúde, Segurança e Meio Ambiente

Os motoristas agregados devem participar do mesmo programa que participam os motoristas da frota própria.

Controle de velocidade e descanso dos motoristas
Devem ser realizados pela contratante com os mesmos critérios da frota própria.

Deve ser tomado um cuidado especial com o real descanso do motorista, pois a Transportadora deve garantir que isso ocorra conforme estabelecido no item 10 do presente capítulo deste Manual.

Remuneração
Deve-se garantir que o motorista de operações dedicadas receba um salário compatível com o mercado, baseado no sindicato local, sem a percepção de remuneração variável superior a 30% do total, o que estimula o excesso de horas trabalhadas e a prática de velocidade incompatível.

Manutenção preventiva
O agregado deve ter estabelecido um programa de manutenção preventiva consistente, compatível com as orientações do fabricante.

Mesmo no caso de autônomos, deve-se exigir o registro das manutenções realizadas e um programa preventivo.

Visita formal com foco em Saúde, Segurança e Meio Ambiente.
A contratante deve providenciar visitas anuais com o objetivo de avaliar a empresa contratada quanto aos itens acima.

As empresas de transporte / autônomos que não cumpram o padrão exigido no Manual Estrada Segura poderão ser descadastrados e não poderão operar para a Fibria.

4. Exames médicos e psicológicos para motoristas e operadores

A Fibria estabelece diretrizes a serem atendidas na avaliação médica e psicológica, nos exames admissionais e periódicos, para motoristas e operadores de máquinas.

Os exames médicos para motoristas de caminhão ou ônibus e operadores de máquinas deverão seguir as orientações contidas na NR-7 (Norma Regulamentadora nº 7 do Ministério do Trabalho).

O médico deverá analisar o roteiro definido a seguir e sempre iniciar o processo com a entrevista e o exame clínico, antes de solicitar os exames complementares.

Local para exame

É indispensável que o médico conheça a rotina de trabalho do motorista e dos operadores de máquinas para uma correta avaliação de suas condições de saúde. Assim, os exames deverão ser realizados pelo médico da empresa ou em clínicas idôneas desde que observada essa exigência, sendo necessário, inclusive, visitas periódicas do médico ao local de trabalho. Esta orientação também vale para o exame psicológico.

Da mesma forma, é importante providenciar o credenciamento de clínicas para realização dos exames complementares (eletro-encefalograma, eletrocardiograma, oftalmológico, etc.).

a) Exames médicos admissionais (mínimos)

Aplicar conforme NR-7 de cada operação, o que é definido pela Fibria:

- Avaliação clínica;
- Teste visual;
- Audiometria;
- Glicemia de jejum;
- Eletrocardiograma;
- Raio-X da coluna lombo sacra;
- Eletroencefalograma.

b) Exames médicos admissionais (desejáveis)

- Avaliação clínica;
- Teste visual;
- Avaliação dos Distúrbios do Sono (vide item "Avaliação dos Distúrbios do Sono", a seguir);
- Hemograma completo;
- Glicemia de jejum;
- Gama – GT;
- Urina I;
- Protoparasitológico;
- Eletrocardiograma (para motoristas com menos de 40 anos de idade);
- Avaliação com parecer do cardiologista para motoristas a partir de 40 anos de idade (vide item "Avaliação Cardiológica", a seguir);
- Eletroencefalograma;
- Raio-X de tórax;
- Audiometria.

c) Exame médico periódico (mínimo)

Aplicar conforme NR-7 de cada operação, o que é definido pela Fibria:

- Avaliação clínica;
- Audiometria;
- Teste visual.

d) Exame médico periódico (desejável)

- Avaliação clínica;
- Audiometria;
- Teste visual;
- Glicemia de jejum;
- Avaliação dos Distúrbios do Sono (vide item "Avaliação dos Distúrbios do Sono" a seguir);
- Raio X de coluna lombo sacra a cada dois anos;
- Eletrocardiograma: bienal para motoristas com menos de 40 anos de idade;

- Avaliação com parecer do cardiologista: anual para motoristas a partir de 40 anos de idade e para hipertensos independente da idade (vide item "Avaliação Cardiológica" a seguir);
- Exame oftalmológico: anual.

e) Exames médicos de retorno ao trabalho

Deverá ser realizado obrigatoriamente no primeiro dia da volta ao trabalho quando houver afastamento por tempo igual ou superior a 30 dias, por problema de saúde de qualquer origem.

f) Exame médico demissional

Será obrigatoriamente realizado até a data da homologação, desde que o último exame médico ocupacional tenha sido realizado há mais de 90 dias.

g) Avaliação cardiológica

O cardiologista deve realizar a investigação diagnóstica de possíveis alterações cardiovasculares que constituam ameaça para o exercício da função de motorista. A conclusão deverá ser registrada em laudo do especialista e encaminhada para o médico do trabalho ou médico responsável pelo exame ocupacional.

Caso o cardiologista solicite exames complementares, estes deverão ser realizados para que a avaliação cardiológica seja considerada concluída.

O médico do trabalho ou médico responsável pelo exame ocupacional deverá fazer constar no ASO a data de realização da avaliação com o cardiologista e o seu parecer para a conclusão de apto ou inapto.

h) Avaliação dos distúrbios do sono

Os motoristas deverão ser avaliados quanto à Síndrome de Apnéia Obstrutiva do Sono (SAOS), de acordo com os seguintes parâmetros:

- Parâmetros objetivos: hipertensão arterial sistêmica, índice de massa corpórea, perímetro cervical, classificação de Malmpatti modificada;
- Parâmetros subjetivos: sonolência excessiva medida por meio da Escala de Sonolência de Epworth.

Serão considerados indícios de distúrbios de sono, de acordo com os parâmetros acima, os seguintes resultados:

- Hipertensão artéria sistêmica: pressão sistólica > 130mmHg e diastólica > 85 mmHg;
- Índice de Massa Corpórea (IMC): > 30 Kg/m²;
- Perímetro cervical (medido na altura da cartilagem cricóide): homens > 45 cm e mulheres > 38 cm;
- Classificação de Malampatti modificado: classe 3 ou 4;
- Escala de Sonolência de Epworth: > ou = 12.

CRITÉRIO: O motorista que apresentar escore na sonolência de Epworth maior ou igual a 12 e/ou apresentar dois ou mais indícios objetivos de distúrbios de sono deverá ser encaminhado para realização de polissonografia.

i) Atestado de Saúde Ocupacional (ASO)

Para que seja preenchido o ASO e concluída a condição de apto ou inapto para a função, o médico do trabalho ou médico responsável pelo exame ocupacional deverá estar de posse de todos os resultados dos exames complementares e pareceres de especialistas que tenham sido solicitados.

Quando do encaminhamento para exame médico, deve-se descrever para o profissional médico a real atividade a ser desempenhada pelo examinado, como: carregamento e descarga do caminhão, transporte de produtos perigosos ou não perigosos em percursos urbanos e longa distância, transporte de passageiros, etc.

j) Critérios mínimos para inaptidão

É necessário avaliar os critérios mínimos de inaptidão, já que o processo atual é complexo para controle por parte da Fibria. Assim, serão considerados inaptos para função de motorista de caminhão ou ônibus, aqueles que apresentarem:

- Perda total de qualquer membro superior ou inferior, mesmo que substituído por aparelho de prótese, ou de parte de membro, desde que sua falta possa interferir com a segurança e controles necessários ao

trabalho do motorista, principalmente quando da condução de caminhões e no transporte de passageiros;

- Diabetes "mellitus", requerendo controle por insulina;
- História clínica comprovada de doença cardíaca hipertensiva, lesões orovalvulares (descompensadas), processos isquêmicos do miocárdio, angina pectoris, insuficiência coronariana, cardiopatia chagásica, dissociação auriculoventricular e toda a história clínica passada ou presente de moléstia cardiovascular que se possa acompanhar de síncope, dispnéia, colapso, etc.;
- Tuberculose de qualquer órgão ou outra qualquer doença infecto-contagiosa (enquanto em atividade);
- Enfisema pulmonar que possa interferir com a força e a habilidade de dirigir e controlar o veículo;
- Epilepsia ou qualquer condição que possa causar perda de consciência ou diminuição da habilidade e segurança para dirigir e controlar o veículo;
- Neoplasias (câncer);
- Doença reumática, muscular, neuromuscular ou vascular que possa interferir com a habilidade e segurança para dirigir e controlar o veículo;
- As seguintes enfermidades ou doenças visuais:
  - Todas as enfermidades oculares evolutivas ou cicatriciais que reduzam ou venham a reduzir de qualquer maneira o rendimento visual, assim como quaisquer distúrbios de motilidade que interfiram com o confortável exercício da binocularidade;
  - Acuidade inferior a 1 em um olho e 0,7 no outro, sem correção. Com correção, que não deve ultrapassar de mais de 4 dioptrias positivas ou negativas, a visão deverá ser, no mínimo, normal em um olho e de 0,7 no outro;
  - Campo visual no plano meridiano horizontal, de cada olho, inferior a 60º graus do lado nasal e a 80º graus do lado temporal;
  - Senso cromático apresentando alterações que comprometam a identificação das cores utilizadas na sinalização de trânsito;
  - Visão estereoscópica fora dos limites da normalidade;
  - Visão noturna e resistência ao ofuscamento fora dos limites da normalidade;

- Visão monocular;
- Perda de audição, em qualquer dos ouvidos, superior a 40 decibéis, que não possa, com o uso de aparelho corretor, ser mantida abaixo do referido limite;
- Uso de psicotrópicos, narcóticos e quaisquer drogas que criem dependência;
- Alcoolismo;
- Não realização de quaisquer exames complementares que façam parte do mínimo exigido nesse padrão ou que forem solicitados pelo médico responsável pela avaliação da saúde do motorista.

k) Avaliação psicológica

A avaliação psicológica deve ser realizada no processo de admissão do motorista e a periodicidade para reavaliação deve ser anual. Essa avaliação deve ser constituída da seguinte forma:

- Entrevista de diagnóstico com um psicólogo, enfocando assuntos do dia a dia e da família, lazer, experiência profissional, informações gerais sobre condições de saúde, rotina de trabalho do motorista, etc.;
- Laudos psicológicos envolvendo os seguintes testes:
  - Atenção concentrada;
  - Inteligência (R1);
  - PMK;
  - BFM (Bateria de Funções Mentais para Motoristas).

Nota

Poderão ser aplicados outros testes complementares, desde que sejam reconhecidos e aprovados pelo Conselho Federal de Psicologia.

A empresa responsável pela aplicação e elaboração dos laudos psicológicos deverá ser qualificada pela Fibria, conforme os procedimentos vigentes.

IMPORTANTE: essa avaliação somente terá efetividade se o psicólogo for conhecedor da rotina do profissional avaliado (característica do trabalho, exigências, normas e procedimentos), principalmente para a correta avaliação e adequada análise da personalidade do motorista.

5. Treinamentos

A Fibria estabelece critérios mínimos de treinamento, indução e reciclagem para motoristas de caminhões e ônibus.

A conscientização do profissional está diretamente ligada ao treinamento por ele recebido. Assim, a Fibria busca desenvolver e estimular iniciativas que resultem na maior qualificação profissional e comprometimento dos motoristas a seu serviço, como as descritas a seguir.

a) Programa para treinamento de motoristas

Estão relacionados abaixo os treinamentos mínimos exigidos para os motoristas que operam para a Fibria:

Treinamento Admissional (Integração ou Inicial)

- Designação: treinamento de Integração ou Inicial para Motoristas de transporte de madeiras e de pessoas.
- Público-alvo: novos motoristas, próprios ou agregados, de transportadoras ou empresas de ônibus contratadas pela Fibria.

- Instrutores habilitados: TST, Técnico de Enfermagem e Supervisores das transportadoras capacitados pela Fibria (parte teórica) e motoristas monitores ou seniores (parte prática).
- Duração: 32 horas
- Conteúdo programático:

  Parte Teórica: 8 horas
  - Políticas e Diretrizes de SST da Fibria: 1 hora
  - Primeiros Socorros: 4 horas
  - Segurança no Trânsito: 2 horas
  - Carga e Descarga de Produto: 1 hora

  Principais assuntos da parte teórica:
  - Conhecer a Empresa de Transportes em que trabalha e sua relação com a Fibria;
  - Índice de Desempenho de Segurança - IDS;
  - Procedimentos operacionais e de segurança quanto à:
  - Condução do caminhão/ônibus (Segurança no Trânsito);
  - Função do Motorista Monitor/Padrinho;
  - Inspeção de caminhão/ônibus (check-list);
  - Política de Álcool e Drogas;
  - Exames Médicos;
  - Jornada de Trabalho;
  - Controle de Velocidade;
  - Comunicação de Acidentes;
  - Plano de Contingências;
  - Cinto de Segurança;
  - Proibição de Caronas;
  - Procedimentos para carga e descarga de produto.

Parte prática:
O módulo prático de treinamento terá duração de 3 dias ou 5 viagens completas (o que ocorrer primeiro).

O motorista deverá ser acompanhado pelo motorista monitor ou por um motorista sênior. Este deve demonstrar e supervisionar o novo motorista nas operações de carga e descarga, e em sua performance no trânsito (transporte de cargas), bem como no embarque e desembarque de passageiros, no relacionamento com os passageiros e sua performance no trânsito (transporte de passageiros).

O término desse módulo está condicionado à avaliação do motorista monitor.

Observação

Esse período poderá ser aumentado em função das características locais e do desempenho do motorista.

Após a avaliação / aprovação do motorista monitor (formalizada), o novo motorista deve receber supervisão bastante próxima, principalmente no primeiro ano de trabalho.

- Avaliação prática: o motorista monitor ou encarregado deve fazer uma avaliação do motorista quanto ao cumprimento dos procedimentos de carga, descarga e segurança no trânsito. A fase de treinamento inicial deve-se encerrar somente após a aprovação nesse teste.
- Comprovação / registro: o registro do cumprimento de todas as fases de treinamento deverá ocorrer da seguinte forma:
  - Lista de presença;
  - Planilha de acompanhamento da realização do treinamento de integração / indução e testes. Essa planilha deve ser apresentada ao responsável da Fibria, junto com a lista de presença;
  - Os testes teóricos e práticos devem ser mantidos em arquivo;
- Prazo de validade: sem prazo de validade (realizado uma só vez para cada motorista).

Treinamento de condutores de veículos que transportam produtos perigosos (insumos):

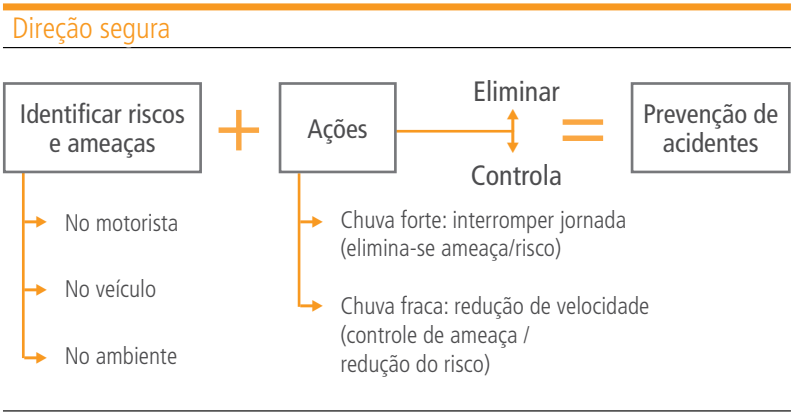
- Os motoristas que transportam produtos perigosos para a Fibria devem possuir capacitação e habilitação de acordo com as diretrizes de MOPP.

6. Segurança no transporte

A seguir, definimos "Direção Segura" e esclarecemos os procedimentos que devem ser adotados pelos motoristas.

Todos os motoristas que trabalham a serviço da Fibria devem conduzir seu veículo identificando os riscos e ameaças presentes e tomando ações que os eliminem ou controlem, tendo como resultado a prevenção de acidentes.

Esquema:



a) Requisitos para dirigir com segurança

Para estar devidamente habilitado para dirigir seu veículo, o motorista deve:

- Ser capaz de detectar falhas no funcionamento de qualquer um dos sistemas do seu veículo, particularmente os que se referem à segurança: freios, pneus, suspensão, etc.;
- Dirigir com atenção, identificando situações perigosas e tomando ações de forma a evitar a ocorrência de acidentes;
- Responsabilizar-se pela preservação da sua própria vida e de terceiros, pela conservação do meio ambiente e pelo patrimônio de todos aqueles que possam ser afetados pelo seu trabalho;
- Obedecer às leis de trânsito do país;
- Estar em boas condições de saúde, descansado e sem a presença, no organismo, de toda e qualquer substância (álcool, drogas, remédios) que possa ter influência no seu desempenho;
- Utilizar corretamente o veículo que lhe está sendo confiado;
- Respeitar os outros condutores de veículos e os pedestres;
- Respeitar seus passageiros;
- Estar preparado e atuar frente a situações de emergência.

b) Procedimentos

Conforme descrito no item anterior, a direção segura baseia-se na identificação de riscos e ameaças presentes, e na consequente tomada de ações cujo resultado será a prevenção de acidentes. Visando melhor esclarecimento, relacionamos abaixo alguns exemplos:

Antes do início da viagem	
Risco/ameaça	**Ação**
• Sono	• Descansar adequadamente/não iniciar viagem
• Equipamento com problemas mecânicos	• Verificar o veículo/solicitar manutenção
• Desconhecimento da rota	• Planejar viagem/consultar rotograma

Durante a viagem	
Risco/ameaça	**Ação**
• Chuva e pista escorregadia	• Reduzir velocidade, redobrar a atenção
• Chuva muito intensa, pista molhada	• Interromper a viagem
• Motoristas forçando passagem	• Facilitar manobra/sinalizar/manter a calma
• Problemas mecânicos	• Interromper a viagem
• Sono	• Interromper a viagem

Após a viagem	
Risco/ameaça	**Ação**
• Equipamento com problemas mecânicos	• Comunicar necessidade de manutenção
• Alterações na rota (obras, buracos, etc.)	• Comunicar aos supervisores/colegas

c) Procedimentos específicos

Cinto de segurança

- É obrigatória a utilização do cinto de segurança em todos os veículos a serviço da Fibria, independentemente do trajeto ou da distância a ser percorrida. A comunicação aos motoristas deve ser formal, alertando para medidas disciplinares a que se sujeita no caso de não utilização.
- O cinto de segurança deve estar ajustado ao corpo, não sendo permitida a utilização de dispositivos que impeçam seu recolhimento e, consequentemente, diminuam sua eficiência, tais como grampos, chaves, pregos, etc.

- Os veículos devem ser equipados com cinto de 3 pontos, tipo retrátil, tanto para o motorista quanto para o acompanhante.
- Os veículos que já possuam cinto de segurança de 3 pontos, tipo fixo, para o acompanhante, poderão assim permanecer.
- O cinto deve ser verificado periodicamente (estado da faixa e travamento do mecanismo).

Observação

Em caso de acidente, todo o conjunto do cinto de segurança (mecanismo e faixa) deve ser substituído, em virtude de deformações resultantes de sua atuação.

Distância de Seguimento Frontal

É a distância que o veículo necessita para parar em condições seguras, sem a possibilidade de colidir com o veículo que segue à sua frente. É sempre superior à distância de parada, que é calculada através da seguinte fórmula:

Direção segura

Distância de parada	=	Distância de reação	+	Distância de frenagem

Distância de Reação

É a distância que o veículo percorre desde o momento que o motorista percebe a necessidade de parar e começa a acionar os freios (isso leva quase 1 segundo).

Distância de Parada

É o espaço físico necessário para que, a partir do momento que os freios são acionados, o atrito dos pneus com a pista faça o veículo parar totalmente.

Considerando que o espaço de frenagem de caminhões, principalmente quando carregados, são maiores do que os veículos de passeio, a regra a ser adotada para o cálculo da distância que se deve manter do veículo imediatamente a sua frente é a "Regra dos 4 segundos".

Regras dos 4 segundos

1. Utilize um ponto de referência.
2. Após o veículo à sua frente passar pelo ponto de referência, comece a contar 51,52,53,54 (essa contagem representa 4 segundos).

Velocidade Compatível

É a velocidade que permite ao motorista controlar seu veículo frente às ameaças presentes, de forma a prevenir a ocorrência de acidentes.

Velocidade Máxima

Considerando que a velocidade incompatível está associada à maioria dos acidentes graves, são adotados os seguintes limites de velocidade:

- Caminhões (cargas gerais)
  - Condições normais (pista seca) = 80 km/h
  - Pista molhada = 60 km/h
  - Trechos serranos / subida / carregado = 45 km/h
  - Trechos serranos / subida / vazio = 60 km/h
  - Trechos serranos / descida / carregado = 40 km/h
  - Trechos serranos / descida / vazio = 55 km/h

- Caminhões (transporte de madeira)
  - 80 km/h - Carreta convencional, Bi-trem, Treminhão, Tri-trem, Rodotrem, Romeu e Julieta e Lander com pista seca em rodovias asfaltadas;
  - 60 km/h - Carreta convencional, Bi-trem, Treminhão, Tri-trem, Rodotrem, Romeu e Julieta e Lander com pista molhada em rodovias asfaltadas;
  - 30 km/h - Carreta convencional, Bi-trem, Treminhão, Tri-trem, Rodotrem, Romeu e Julieta e Lander em estradas não asfaltadas;
  - 30 km/h - Carregamento no campo (para todos).

7. Inspeções de caminhões, ônibus e equipamentos

Aqui, estabelecemos os critérios para a realização da inspeção em caminhões, ônibus, equipamentos que operam para a Fibria, utilizando check-list específico para:

- Inbound e outbound (check-list disponível no CD Manual Estrada Segura - check-list in-bound e out-bound);
- Caminhões e equipamentos do transporte de madeira (check-lists disponíveis no CD Manual Estrada Segura - check-list madeira e FO.01.06.042);
- Ônibus (check-list disponível no CD Manual Estrada Segura - FO.01.06.011).

O check-list deve ser aplicado com a seguinte frequência:

- Diariamente pelos motoristas;
- Mensalmente pela Transportadora contratada pela Fibria, verificando os check-lists realizados pelos motoristas;
- Pela Fibria, por amostragem e sem aviso prévio em ônibus (no início da linha ou no destino) e caminhões (quando estiver no campo será realizado antes do carregamento e se estiver nas fábricas, antes da descarga);
- Pelas oficinas credenciadas pela Fibria, de acordo com a periodicidade abaixo:
  - Caminhões com até um ano de uso: quadrimestral;
  - Caminhões entre um e dois anos de uso: trimestral;
  - Caminhões com mais de dois anos: bimestral.

a) Responsabilidades

Do Motorista

- Diariamente, antes do início dos trabalhos, verificar o seu veículo garantindo adequadas condições de funcionamento e segurança. O item limpeza deve ser considerado, usando o formulário do check-list;
- Manter o último check-list aplicado junto aos documentos do veículo e entregar o anterior para arquivamento na Transportadora;
- Providenciar / solicitar a correção dos itens não conformes.

Da Transportadora

- Manter em arquivo (pastas separadas por equipamento) os registros relativos às inspeções de todos os veículos realizadas nos últimos seis meses.
- Manter os veículos em boas condições de operação e segurança, seguindo as normas e procedimentos da Fibria.
- Habilitar os motoristas a inspecionar seus respectivos veículos.
- Garantir que os motoristas inspecionem diariamente seus veículos.
- Realizar mensalmente, em conjunto com os respectivos motoristas, a inspeção dos veículos, registrando formalmente a inspeção.

Da Fibria

- Monitorar visualmente os veículos em operação, realizando inspeção detalhada quando necessário e registrando no check-list disponível no veículo as não conformidades identificadas.
- Aplicar o check-list por amostragem.
- Assegurar que todas as transportadoras contratadas pela Fibria realizem o check-list em toda a frota em operação, seja ela própria ou agregada, de forma que todos os veículos sejam inspecionados e atendam à presente instrução.
- Assegurar que as transportadoras contratadas pela Fibria mantenham em arquivo os registros (aplicados pelo motorista e/ou Transportadora) relativos às inspeções de todos os veículos realizadas nos últimos seis meses.
- Garantir que os veículos que operam em suas dependências ou a serviço atendam aos padrões operacionais e de segurança exigidos.
- Cobrar o atendimento dos itens não conformes.
- Manter em arquivo cópia dos últimos check-list aplicados.

8. Computador de bordo, tacógrafo e rotograma

O presente item padroniza os procedimentos mínimos para instalação e análise de dados do computador de bordo e utilização de tacógrafos dos caminhões a serviço da Fibria. Estabelece, ainda, critérios para confecção e utilização de rotogramas.

O gerenciamento da performance do motorista é parte fundamental para a correta implantação de um sistema de gerenciamento de Saúde, Segurança e Meio Ambiente em uma Transportadora. Dessa forma, considerando as limitações dos tacógrafos, sugerimos a utilização de um computador de bordo nos caminhões a serviço da Fibria, ainda que tenhamos que manter os tacógrafos por exigência legal.

Instalação

O computador de bordo (Blue Bird, Blutec 400, etc...), deverá ser instalado segundo as características técnicas a seguir:

- O equipamento deverá ser instalado em local de fácil acesso ao motorista, de preferência sobre o painel;
- Sensores obrigatórios (exigidos pela Fibria)
  - 4 sensores básicos: sensor de velocidade, RPM, odômetro e acionamento de freio.
  - Acelerômetros Vertical e Horizontal (trepidação e tombamento lateral).
  - Sensor de acionamento do limpador de para-brisa.

Observação

Sensores adicionais podem ser instalados por conta de cada Transportadora, desde que não comprometam o desempenho da configuração exigida.

Análise

Para coleta e análise dos dados registrados no computador de bordo, o transportador deverá usar um rádio receptor conforme especificação do fornecedor do equipamento, desde que o sistema utilize os seguintes critérios (expressões) para análise de dados e emissão de sinal sonoro para o motorista:

ITEM	CRITÉRIO DE ANÁLISE	SINAL SONORO	DESCRIÇÃO
ACEL1	ACY > 0,51 g & VEL > 20 Km/h	ACY > 0,5 g	Acelerômetro horizontal
ACEL2	ACY > 0,38 g & LIMP=1 & VEL > 20 Km/h		Aceleração horizontal na chuva
ACL3	ACZ > 1,5 g & VEL > 40 Km/h		Acelerômetro vertical
RPM1	RPM < 800 & VEL > 50 Km/h por 10 s	RPM < 800 & VEL > 50 Km/h por 9s	Banguela
VEL1	VEL > 80 Km/h	VEL > 78 Km/h	Excesso de velocidade
VEL2	VEL > 60 Km/h & LIMP=1 por 6 s	VEL > 58 Km/h & LIMP=1	Excesso de velocidade na chuva
VEL3	Variação VEL - 22 por 3 s		Freada brusca
DESL	18 por 60 s		Desacionamento do computador de bordo

Captação das informações

- O analista deverá ligar o micro e a impressora onde está instalado o software do computador de bordo antes da hora de início da captura dos dados, para que se inicie a coleta de dados automaticamente.
- O momento para captura desses dados deve ser estabelecido de forma a contemplar o maior número possível de veículos.

Análise dos dados

- O analista deverá verificar diariamente no vídeo a performance dos motoristas através dos relatórios estatísticos e de violações.
- Caso exista qualquer não conformidade, deve-se imprimir o relatório de violações e registrar as ações tomadas, tendo o cuidado de identificar o motorista infrator e o responsável pela análise / ações tomadas.
- Os principais dados devem ser transcritos para uma planilha de controle (o transportador pode desenvolver ao seu critério), o que poderá ocorrer através de software específico.

- O analista deverá ainda verificar se existe algum relatório (em vídeo) gerado com falha devido à falta de dados.
- Ao término de cada semana, deverá ser verificado se todos os dados foram capturados e analisados, todos os dias, de todos os veículos.
- Se for verificado que ficou faltando algum dia, o analista deverá gerar aquele relatório e analisá-lo.

Gerenciamento de motorista

As transportadoras contratadas deverão gerenciar a performance dos seus motoristas utilizando os parâmetros definidos no item "Análise".

Entende-se por gerenciamento da performance dos motoristas, além da identificação de violações das normas e procedimentos da Fibria, a tomada de ações corretivas e o acompanhamento de sua evolução ao longo do tempo, visando, sobretudo, identificar a eficácia das ações corretivas tomadas.

Desta forma, é importante verificar os seguintes pontos de cada um dos motoristas que prestam serviço para a Fibria:

- Km - quilometragem rodada no mês;
- Violações (velocidade em pista seca e pista molhada, aceleração lateral e vertical, "banguela", freadas bruscas e desacionamento do computador de bordo);
- Índice de km / violações, com ranqueamento dos motoristas.

Sempre que forem identificadas violações, deverão ser tomadas ações educativas ou disciplinares visando a melhoria de performance dos motoristas.

A Transportadora deve desenvolver uma política de gestão de consequências para inibir repetição de violações, multas, improvisações de ferramentas, falta de uso de EPI, velocidades excessivas, jornada excessiva de trabalho, falta de folga semanal, uso de álcool e drogas, imperícia ou negligência do empregado da contratada a serviço da Fibria. Esses dados devem ser lançados em uma planilha de controle do motorista (disponível no CD Estrada Segura - Modelo de planilha para controle da operação), onde devem ser registradas as ações corretivas tomadas, visando possibilitar o acompanhamento da performance ao longo do tempo.

Análise do tacógrafo

Sempre que ocorrer algum impedimento da análise do computador de bordo, deverá ser providenciada a análise do disco de tacógrafos, que deve ser executada em duas fases:

- Pré-análise: deve ser realizado no ato da entrega do disco diagrama, quando é preciso identificar se foram respeitados os seguintes limites:
  - Velocidade máxima;
  - Descanso do motorista;
- Devem ainda ser identificados os seguintes itens:
  - Defeitos;
  - Adulteração dos tacógrafos.

Ações corretivas devem ser tomadas imediatamente caso sejam constatadas irregularidades.

- Análise detalhada: todos os discos devem ser enviados para análise, onde devem ser verificados os seguintes itens:
  - Velocidade máxima;
  - Velocidade média;
  - Período de descanso do motorista;
  - Adulterações;
  - Paradas.

Os tacógrafos devem ser carimbados no verso com a identificação e assinatura do motorista e do encarregado operacional da Transportadora. O TST da Transportadora tem a obrigação de auditar semanalmente os registros dos tacógrafos e informar o resultado ao gestor operacional.

Importante
As irregularidades encontradas devem ser registradas no dossiê do motorista, o que permitirá o melhor acompanhamento do mesmo.
As análises e os respectivos discos devem ser mantidos em arquivo por 6 meses.

Rotogramas

- As transportadoras devem preparar rotogramas para todos os percursos de média e longa distância normalmente utilizados.
- Os rotogramas devem ser simplificados, utilizando esquema visual e linguagem do motorista, o que simplifica a leitura e estimula a sua utilização.
- O tamanho ideal de um rotograma é estimado em uma página, formato A4.
- Nessas rotas devem ser estabelecidos os locais de parada e velocidades médias por trecho, que serão utilizadas como referência na análise das informações colhidas pelo computador de bordo e tacógrafos.

9. Política de caronas

A seguir, indicamos como minimizar a ocorrência de lesões no transporte rodoviário de pessoas.

a) Procedimentos

É terminantemente proibido dar carona a qualquer pessoa, em qualquer parte do trajeto, por qualquer motivo. Dessa forma, o motorista somente poderá estar acompanhado do motorista monitor a serviço (acompanhamento de viagens, por exemplo).

Outras pessoas (empregados da Fibria ou da Transportadora) somente poderão viajar juntamente com o motorista quando a serviço e devidamente autorizadas pela supervisão (chefe ou proprietário). Além disso, informamos ainda que o motorista monitor não poderá autorizar tal acompanhamento e essa autorização deve ser feita por escrito, pela Transportadora.

Autoridades policiais

Da mesma forma que para as demais pessoas, não é permitido dar carona a policiais rodoviários (até um posto de serviços, para almoço, por exemplo).

Entretanto, conforme previsto no Código Nacional de Trânsito, o veículo poderá ser requisitado para serviços em situações de emergência. Nestes casos, o motorista deverá solicitar que a autoridade policial se identifique e registre o motivo no relatório de viagem (ou documento similar). Ao chegar à Transportadora, deverá apresentá-lo ao supervisor, explicando o fato.

Recomendamos que, para auxiliar o entendimento com as autoridades, seja redigida uma carta conforme modelo disponível no CD Manual Estrada Segura - Modelo de carta às autoridades, que explica o procedimento adotado. Esta carta deve ser colocada junto aos documentos do caminhão e apresentada às autoridades sempre que necessário.

10. Limite operacional – fadiga / sono

A seguir, estabelecemos critérios para garantir o adequado descanso dos motoristas que operam no transporte para a Fibria, visando eliminar a possibilidade de acidentes provocados por sono ou cansaço / fadiga.

Para a elaboração da presente instruções, foram consideradas as leis do País, os limites impostos pela Fibria e a experiência de transportadores no gerenciamento de suas operações.

a) Descrição

- A Transportadora deve garantir que o motorista descanse no mínimo 11 horas ininterruptas a cada dia de trabalho.
- Considerando a possível ocorrência de problemas operacionais e de trânsito, e procurando preservar a segurança da operação, o motorista não deve trabalhar por mais de 12 horas em um dia de trabalho.
- O motorista deve ter uma hora para a realização de uma refeição.
- O motorista deverá fazer paradas de, no mínimo,15 minutos a cada três horas dirigindo.
- O início do dia de trabalho se dará no momento em que o motorista se colocar à disposição da Transportadora ou da Fibria, o primeiro que ocorrer.
- Conforme legislação, o motorista deve observar pelo menos um dia de folga semanal.
- O tempo de espera para carregamento, descarga ou manutenção não podem ser considerados como descanso.

Quaisquer outros limites impostos pelas transportadoras que não ultrapassem o acima estabelecido deverão ser negociados com a Fibria.

Casos não previstos nesse procedimento deverão ser analisados diretamente com a Gerência de Logística da Fibria.

11. Operações, pré-requisitos e pontos de controle

Este item define os pré-requisitos e controles necessários para as diversas operações da Fibria.

O Manual Estrada Segura contém todas as normas e procedimentos para os transportadores e seus motoristas desenvolverem suas atividades com segurança quando a serviço da Fibria.

a) Tipos de operação:

Operações de curta distância (matéria-prima, produto acabado, insumos e pessoas)
Viagem de até 200 km (ida e volta). Predominantemente, tem caráter urbano.

Operações de média distância (matéria-prima, produto acabado, insumos, transporte de pessoas)
Viagem acima de 200 km (ida e volta), sendo esperado que o motorista retorne para a Transportadora todos os dias.

Operações de longa distância (matéria-prima e produto acabado)
Operações em que é previsto que o motorista pernoite fora e que já tenha no mínimo seis meses de experiência na operação.

b) Controles:

- Velocidade: análise do computador de bordo ou tacógrafos (análise semanal de 5% da frota).
- Jornada / Descanso: análise do computador de bordo ou tacógrafos (análise semanal de 5% das viagens).
- Testes com bafômetro: todos os motoristas poderão, quando do início ou término da jornada/viagem, ou a cada parada em um ponto de controle, passar pelo teste (amostragem aleatória).
- Reporte obrigatório de acidente, quase-acidentes / incidentes ou práticas inseguras: comunicado ao encarregado, TST ou 0800 707 9810.
- Acompanhamento de viagem: encarregado ou motorista monitor.

- Rotogramas: mapa das rotas permitidas com a localização dos pontos de apoio, velocidade máxima permitida, obstáculos na pista, travessias perigosas, restrição de trânsito e também a indicação dos principais pontos de risco (100% rotas habituais em rodovias de média e longa distância). Esse mapa deve ficar em local de acesso fácil e é obrigatória ao motorista sua visitação.

12. Plano de contigência

Abaixo, estabelecemos procedimentos necessários para o atendimento a emergências provocadas por acidentes no transporte rodoviário contratados pela Fibria.

O plano de contingência deve ter os seguintes objetivos:

- Assegurar o pronto atendimento às vítimas;
- Mitigar ou neutralizar danos à comunidade, ao meio ambiente e ao patrimônio;
- Garantir agilidade na comunicação da emergência para os responsáveis da Fibria ou 0800 707 9810;
- Agilizar o processo de socorro ao caminhão para a desobstrução da rodovia;
- Sinalizar o local para evitar acidentes com pedestres e outros veículos em trânsito na rodovia;
- Utilizar máquinas e equipamentos adequados para o destombamento, carregamento e descarregamento da carga após o acidente.

Aplicação do plano de contingência
O plano de contingência deve ser aplicado para cada cenário e situação de emergência:

- Acidentes com vítimas;
- Tobamento de carretas, caminhões e máquinas;
- Encalhamento de carretas, caminhões, veículos e máquinas;
- Queda de madeira na estrada;
- Queda de postes, cabos e fios de energia elétrica;
- Obstrução de rodovias, estradas ou pistas de acesso;
- Derramamento de produtos químicos ou perigosos.

Plano

- Todo transportador deverá ter um plano descrito para o atendimento a emergências.
- Uma cópia do plano de emergência deve ser encaminhada ao especialista de Logística e ao TST da Fibria ou seu representante.
- A equipe de atendimento a emergências deve ser devidamente treinada. Caso o transportador tenha contrato com uma empresa que preste esse tipo de serviço, uma cópia do contrato deve ser encaminhada junto com o plano.
- Atividades de abertura de estradas, destombamento de caminhões, veículos e máquinas dentro de propriedades da Fibria somente podem ser realizadas por empresas homologadas, pessoal habilitado, credenciado e treinado com APR, estudo de içamento de carga (Rigging) para soluções técnicas não conhecidas, e acompanhamento, em tempo integral, de toda a operação por TST.

13. Reuniões de Segurança - DDS gerencial

Nesse item determinamos os padrões para a realização das reuniões de segurança para todos os motoristas a serviço da Fibria.

a) Considerações gerais, periodicidade e formatação da reunião

As reuniões do DDS gerencial, quando bem conduzidas, constituem-se em uma importante ferramenta no processo de conscientização dos motoristas, visto que possibilitam a permanente discussão de assuntos ligados à área de atuação dos mesmos.

Nessas oportunidades, pode-se avaliar o grau de motivação dos participantes, bem como identificar e obter soluções de problemas das operações.

Periodicidade

Os motoristas devem participar de, pelo menos, uma reunião de segurança a cada mês.

Em função do número de motoristas e do tipo da operação, pode ser necessário que a Transportadora promova mais de uma reunião ao longo do mês, de forma que todos os motoristas tenham a oportunidade de, ao menos, participar de uma delas.

Formatação da reunião

As reuniões de segurança devem ser realizadas de forma a motivar a discussão sobre o assunto. Assim, é necessário buscar alternativas que as tornem dinâmicas e interessantes para os participantes:

- Agenda: o calendário das reuniões deve ser divulgado com antecedência para todos os motoristas. Devem-se privilegiar os dias da semana, visto que reuniões aos sábados podem ter a conotação de castigo ou punição para o motorista.
- Duração: as reuniões devem ter, no máximo, uma hora de duração.
- Assuntos: é preferível agendar poucos assuntos e explorá-los bem, do que ter muitos tratados de maneira superficial. Algumas sugestões:
  - Análise de acidentes (da Transportadora ou divulgada pela Fibria);
  - Novos desenvolvimentos (equipamentos / procedimentos);
  - Eventos ministrados por palestrantes externos (Polícia Rodoviária, órgão de controle do trânsito, etc.);
  - Relato de experiências positivas (atuação de motorista que tenha resultado na prevenção de acidentes);
  - Levantamento de pontos de risco nas rotas;
  - Vídeos sobre segurança no trânsito;
  - Resultados obtidos (análise de estatísticas, velocidade, jornada, acidentes, etc.);
  - Reconhecimento de motoristas (performance em segurança).

Observações
A abordagem de assuntos diferentes do objetivo da reunião deve ser restringida ao máximo, sob pena de não se conseguir a conscientização dos participantes.
Da mesma forma, os motoristas devem ser constantemente estimulados a participar. Deve-se questioná-los, pedir sugestões e opiniões, ou seja, dar a oportunidade para o diálogo.

Registros

As reuniões devem ser registradas de forma a possibilitar a identificação dos assuntos abordados e dos participantes. São necessários:

- Ata da reunião, contendo os assuntos abordados;
- Lista de presença assinada por todos os participantes e instrutores;
- Os motoristas e operadores devem participar do Diálogo Diário de Segurança – DDS em todas as frentes de trabalho, das reuniões do Comitê de Segurança da Logística (um representante de cada região) e da Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Transporte de Madeira -SIPATM (100% dos motoristas e operadores).

14. Restrição de trânsito de caminhões – feriados prolongados

A seguir, estão descritas as regras e limites estabelecidos para a circulação de caminhões do transporte de madeira / produtos em períodos de feriados prolongados.

Dentro do processo de melhoria contínua de nossas operações e após análise estatística de uma série de acidentes, chegamos à presente regra de restrição de circulação de caminhões. Este procedimento deve ser adotado por todas as transportadoras que operam no transporte de madeira / produtos e equipe de programação / Logística da Fibria. Quaisquer exceções deverão ser analisadas diretamente com a Gerência de Logística da Empresa.

Princípios

Entende-se por feriado prolongado aqueles que ocorrem em dias próximos ao final de semana (2ª, 3ª, 5ª ou 6ª feiras), quando parte significativa da população não trabalha e aproveita para viajar e descansar.

Os princípios básicos desse procedimento são dois:

1. Minimizar o fluxo de caminhões em um período onde aumenta significativamente o número de veículos nas estradas, conduzidos por motoristas inexperientes e, muitas vezes, sob efeito de álcool e outras substâncias.
2. Impedir o trânsito de caminhões no contrafluxo de rotas turísticas de mão dupla.

Entende-se por contrafluxo de rotas turísticas o trânsito de caminhões em sentido contrário ao deslocamento da maior parte de veículos, que se dá normalmente da seguinte forma:

- No início do feriado, pessoas procuram deslocar-se dos grandes centros urbanos para regiões de apelo turístico (praias, serras, etc.). Dessa forma, caminhões não devem retornar para os grandes centros quando se tratar de vias de mão dupla. A grande concentração de veículos ocorre na parte da tarde da véspera do feriado e na manhã do primeiro dia do feriado prolongado;
- No fim do feriado, pessoas retornam das cidades turísticas para os grandes centros urbanos e, portanto os caminhões não devem seguir para esses locais na parte da tarde do último dia do feriado prolongado e na manhã do dia seguinte ao fim do feriado prolongado.

Na véspera e durante o final de semana prolongado, realizar mini-reuniões (no máximo de 10 minutos) com todos os motoristas, ressaltando os pontos críticos identificados, as rotas e horários de trânsito proibidos e os aspectos usuais de segurança no trânsito. Foco especial para velocidade compatível e locais com maior incidência de pedestres e veículos.

É necessário observar o cumprimento desse procedimento, discutindo eventuais dificuldades com o setor de Logística da Fibria.

Deve-se capacitar os motoristas quanto ao entendimento desse procedimento, de forma que possam questionar eventuais erros de programação.

Responsabilidades

- Transportadoras - Realizar levantamento e assinalar as rotas turísticas (sujeitas a restrição de trânsito de caminhões) no mapa local, de forma a se tornar de conhecimento de motoristas e supervisores das transportadoras. Essas informações devem ser repassadas para o setor de programação / logística da Fibria.
- Programação - Programar as entregas e recebimentos de matéria-prima observando as restrições para trânsito de caminhões.

- Logística Fibria
  - Discutir e validar com as transportadoras as rotas turísticas da região, enviando ao setor de programação a relação de clientes e fábricas atingidos pela restrição de trânsito de caminhões descrita nesse procedimento.
  - Acompanhar o processo de carregamento / descarga e monitorar o cumprimento desse procedimento.
  - Programação Logística Fibria.

Restrições

- Não rodar no contrafluxo de rotas turísticas (sentido área turística para grandes centros urbanos) em estradas de mão dupla a partir das 14h da véspera até 12h do primeiro dia do feriado prolongado.
- Não rodar no contrafluxo de rotas turísticas (sentido grandes centros urbanos para área turística) a partir das 14h do último dia até 12h do primeiro dia após o feriado prolongado.
- Respeitar todas as restrições existentes nas estradas onde trafegam os equipamentos a serviço da Fibria.
- Seguir as restrições de rotas já indicadas pela Fibria para as vias que não tenham restrição de tráfego definidos pelos órgãos competentes.

15. Comunicação e investigação de acidentes

A seguir, estabelecemos procedimentos que visam uniformizar a comunicação e investigação de acidentes.

Todo acidente, independente de suas consequências, deve ser comunicado à Fibria e investigado por meio de TASC e registro em relatórios de investigação de acidentes e/ou incidentes. Essa investigação tem por objetivo identificar as causas da ocorrência, para que possam ser tomadas as medidas preventivas necessárias para que ocorrências similares não voltem a acontecer.

A investigação de um acidente deve ser considerada uma tarefa prioritária, sendo executada imediatamente após a ocorrência pelo gerente operacional, coordenador, especialista, supervisor, motorista envolvido no acidente, testemunhas e TST.

A Fibria ou representante legal poderá, a seu critério, realizar uma investigação independente da dirigida pela Transportadora. A empresa deve apresentar toda a documentação exigida pela equipe de investigação em tempo hábil.

Direção segura

É o conjunto de medidas adotadas pelo motorista para conduzir seu veículo, identificando as ameaças e riscos presentes e tomando ações que previnam a ocorrência de acidentes, tanto por ação incorreta de terceiros quanto por condições adversas do ambiente.

Evitabilidade do acidente

A evitabilidade baseia-se no conceito da Direção Segura, ou seja, na condução do veículo identificando as ameaças presentes e tomando ações que previnam a ocorrência de acidentes. Desta forma, na investigação do acidente deve ser observada, fundamentalmente, a atitude do motorista, mesmo quando a culpa do acidente for de terceiros. Assim, a pergunta que deve ser respondida é:

"Considerando todas as ameaças presentes, o motorista tomou as ações necessárias para evitar o acidente?"

Em caso de resposta afirmativa, o acidente deve ser considerado inevitável.

Caso contrário o acidente será classificado como Evitável.

Especificamente para os acidentes causados por falha mecânica, deve ser analisada a possibilidade de o motorista ter identificado algum indício que possibilitasse ação preventiva (freios pouco eficientes, ruídos, etc.). Em caso positivo, o acidente será considerado Evitável.

a) Comunicação de acidentes

O motorista ou representante da Transportadora ou TST deve comunicar o acidente imediatamente à Fibria pelo número 0800 707 9810 ou telefone de plantão.

O gerente operacional da Transportadora deve enviar uma nota para os responsáveis da Logística e TST da Fibria no prazo de 4 horas (nível 1 a 3) e 2 horas (acidente nível 4 e acima), com as seguintes informações:

- Data;
- Hora;
- Local;
- Condições da via e de visibilidade;
- Mortos e Feridos - nome, idade e qualificação (motoristas, caronas, pedestres);
- Veículos envolvidos - placas, proprietários, modelos, categoria (próprio, agregado);
- Motoristas - para o motorista da Transportadora, destacar: idade, tempo de casa, ingestão de remédios e resultado do teste com bafômetro;
- Descrição do acidente;
- Possíveis causas;
- Resposta à emergência (ações tomadas pela Transportadora após o ocorrido).

b) Investigação de acidentes

A Transportadora deve investigar o acidente, identificando causas e adotando medidas para evitar novos acidentes.

Deve, ainda, discutir o acidente com o setor de Segurança da Fibria. Analisadas as falhas ocorridas e acordado o plano de ação, o relatório final "Relatório de Investigação de Acidente" deve ser preenchido e enviado ao Coordenador de Logística e TST da Fibria, juntamente com os anexos (fotos, croquis, análise do computador de bordo dos três últimos dias ou tacógrafos, Boletim de Ocorrência, etc.). O prazo máximo para entrega do relatório é de 10 dias corridos, a partir da data do acidente. Não se pode atrasar o envio do relatório em função da demora na emissão do laudo pericial: este poderá ser enviado posteriormente.

c) Investigação por autoridades

Caso qualquer autoridade local assuma a responsabilidade pela investigação, deve-se eleger um ponto focal para fazer a ligação com a mesma e para assisti-la na coleta das informações necessárias.

Apesar do envolvimento de autoridades e outros órgãos, a Transportadora deve efetuar a sua própria investigação do acidente, obtendo informações relevantes das autoridades.

É bem possível que as autoridades (locais) que estejam investigando o acidente solicitem à Transportadora cópia do relatório da investigação por esta realizada.

Deve-se ter em mente, todavia, que relatórios de investigações não serão, na maior parte das vezes, classificados como reservados ou confidenciais e poderão servir como base, ou mesmo como evidência, em processos civis ou criminais porventura abertos contra a Transportadora, seus diretores ou funcionários.

Deve-se observar também que os objetivos da investigação diferem profundamente. Enquanto as autoridades buscam **culpados** para instituir um processo criminal ou responsabilidade civil, nós buscamos **causas** para evitar a repetição do acidente. Por esta razão, muitas vezes os resultados obtidos pela polícia, por exemplo, são de pouca utilidade para nós.

A investigação deve ser iniciada assim que possível e logo após o acidente. A qualidade das evidências pode deteriorar rapidamente e a demora em se iniciar a investigação pode fazer com que a mesma se mostre menos conclusiva

se comparada com investigações iniciadas de imediato. Além disso, uma ação imediata é também uma demonstração de compromisso gerencial.

O método de investigação do acidente

O método para a condução da investigação e análise do acidente consiste das seguintes etapas:

1) Investigação local

- Preparação para a investigação de acidente de estrada - equipamentos necessários:
  - Duas fitas de 50 metros;
  - Giz ou lápis de cera amarelo;
  - Prancheta;
  - Papel quadriculado milimétrico;
  - Máquina fotográfica com flash;
  - Filmadora (opcional);
  - Gravador (para depoimentos);
  - Lápis e borracha;
  - Bafômetro;
  - Lanterna ou lâmpada;
  - Medidor da pressão do pneu;
  - Disco extra de tacógrafos;
  - Martelo e pregos para segurar a ponta da fita.

- Procedimentos para coleta de dados
  - Antes de começar a coletar as evidências:
    - Verifique se o local foi alterado. Se tiver sido necessário fazê-lo, descubra o que foi removido;
    - Determine os limites dos quais as evidências consideradas úteis poderiam ser reunidas.
  - Siga a sequência abaixo:
    - Encontre e identifique possíveis testemunhas;

- Localize as posições finais do(s) veículo(s) envolvido(s), as pessoas feridas ou mortas e registre as medidas;
- Localize, descubra e meça todas as marcas e destroços na rua;
- Fotografe todas as marcas e destroços na estrada relevantes à cena do acidente;
- Fotografe os danos ao(s) veículo(s) e ao(s) equipamento(s) à beira da estrada;
- Fotografe a posição final do(s) veículo(s);
- Equipare as marcas de pneus na estrada com as rodas do(s) veículo(s) envolvido(s);
- Examine a condição do veículo, incluindo os cintos de segurança;
- Equipare o dano dos veículos um ao outro, ou o dano do veículo com ferimento para o pedestre.

- Informações das pessoas
  - Testemunhas e todos aqueles envolvidos:

    As perguntas, sempre que possível, devem ser "abertas", para qual a pessoa envolvida tenha que declarar O QUE?, QUANDO?, POR QUE?, COMO?, ONDE? e QUEM?.

    As pessoas devem ser entrevistadas individualmente e conduzidas a narrar os fatos, passo a passo, descrevendo suas próprias reações e as de outras pessoas.

    É sempre bom lembrar que uma equipe de investigação é frequentemente vista como "acusadora", podendo haver relutância em falar abertamente se as pessoas acharem que poderão incriminar a si mesmas ou a seus colegas. Um entrevistador não está em posição de oferecer imunidade em troca de evidências, porém deve tentar convencer os entrevistados do propósito e objetivos da nossa investigação e da necessidade de franqueza para a correta identificação dos fatos.

    Ao final da entrevista, os seus tópicos devem ser sumariados para ter certeza da inexistência de mal-entendidos. Faça um registro por escrito da entrevista, o qual deve ser analisado em conjunto com a testemunha para retificar possíveis anomalias.

    Quaisquer anomalias no depoimento ou conflitos com outras evidências devem ser esclarecidas imediatamente após a entrevista.

  - Perguntas para testemunhas:
    - Onde você estava, ou onde estava o veículo no qual você se encontrava na hora do acidente?
    - O volume de tráfego estava pesado, médio, leve ou muito leve?
    - Quais eram as condições climáticas (boa, ensolarada, nublada, encoberta, chovendo, etc.)?
    - Qual era a visibilidade (dia claro, nebuloso, obscuro, etc.)?
    - Quais eram as condições da estrada (seca, molhada, oleosa, etc.)?
    - Você pode descrever com as suas próprias palavras exatamente

como o acidente aconteceu, incluindo sinais dados pelos motoristas, avisos com buzina, faróis altos ou faroletes ligados, placas ou sinais de trânsito obedecidos ou não, obras na rua ou veículos estacionados nas proximidades, danos a veículos e propriedades, estimativa das velocidades desenvolvidas?

- Perguntas adicionais para os motoristas:
  - Onde você estava e o que estava fazendo quando viu o outro veículo ou o pedestre?
  - Onde você estava quando pela primeira vez percebeu que estava com problemas?
  - O que você estava fazendo na hora?
  - Você pode me mostrar onde parou após o acidente?
  - Que medidas você tomou para evitar o acidente?
  - Depois, o que aconteceu?
  - Você pode mostrar onde a colisão aconteceu?
  - Qual é a última coisa de que você se lembra antes do acidente?

- Deficiência para dirigir - desconfie de fadiga quando:
  - O acidente ocorreu algum tempo após a hora habitual de dormir;
  - O motorista não teve a quantidade usual de descanso por alguns dias;
  - O motorista trabalhou duro fora do normal antes do acidente;
  - O motorista não teve alimentação normal por algum tempo;
  - O motorista trabalha no turno da noite ou tem dois empregos;
  - O motorista esteve dirigindo após refeição pesada em tempo quente;
  - As circunstâncias sugerem que o motorista caiu no sono;
- Outras causas da deficiência para dirigir:
  - Álcool (faça o teste com bafômetro no motorista da Transportadora);
  - Drogas que não sejam por propósitos médicos, por exemplo, maconha;
  - Drogas por propósitos médicos, por exemplo, analgésicos, antialérgicos.
- Informações do local do acidente.

IVECO
RNTRC
IVECO

- Destroços e outras marcas que não sejam as de pneus:
  - Partes do veículo: do motor, carroceria, etc.;
  - Fluidos do veículo: óleo, líquido refrigerante, fluido de freios, etc.;
  - Vestuário;
  - Restos humanos: fluidos e tecidos do corpo, etc.;
  - Materiais da estrada.
- Danos:
  - Aos equipamentos que ficam na beira da estrada;
  - Aos veículos;
  - Às pessoas.
- Outras marcas:
  - Arranhões na superfície da estrada e outras superfícies;
  - Arranhões profundos (sulcos);
  - Impressões;
  - Marcas de deslizes de pedestre;
  - Marcas profundas em materiais macios.
- Marcas de pneus:

  As marcas feitas por pneus dão uma boa evidência do que um veículo estava fazendo no momento do acidente. Fotografe as características distintas das marcas, se possível, ou desenhe-as.

  O tipo das marcas do pneu na superfície da estrada varia com a área de contato do pneu e com a força colocada nele. Um pneu corretamente calibrado distribui a força nele aplicada sobre uma área ampla da banda de rodagem do pneu.

  Entretanto, se o pneu estiver com pressão incorreta, poderá haver deformação a tal ponto que a força nele aplicada fique concentrada na parte interna ou externa da banda de rodagem. Tal fato se repete com a variação da força nele aplicada.

  Como exemplo, durante a frenagem, o peso do veículo se transfere para frente, fazendo com que as rodas da frente fiquem sobrecarregadas e as de trás menos carregadas.

- Marcas de velocidade crítica:

  Estas marcas são feitas por pneus de um veículo que percorre uma trajetória em curva muito rápida (os pneus estão rodando, mas sob uma força lateral).

  A marca é curvada, normalmente mais estreita do que a largura total do pneu ou marca de escorregamento, e contém estrias laterais que lembram uma espinha de peixe.

- Marcas de pneu em movimento (rolando):
  - Impressões - nas superfícies;
  - Marca funda - destroços empurrados para um lado (Ex.: areia ou terra);
  - Desgaste de desaceleração - causado por uma roda freada, mas não travada;
  - Desgaste de aceleração - pneu rolando com movimento para os lados;
  - Marca de velocidade crítica - curva com estrias através da marca (modelo da espinha de peixe); pneu rolando com movimentos laterais;
  - Marcas feitas por pneu furado - marcas "dentadas".
- Marcas de pneus de rodas travadas:
  - Marcas de frenagem;
  - Trituração da estrada - causada por partículas presas entre o pneu e a superfície da estrada;
  - Marcas de 'rodo' nas superfícies molhadas da estrada;
  - Manchas ou marca funda em materiais macios.

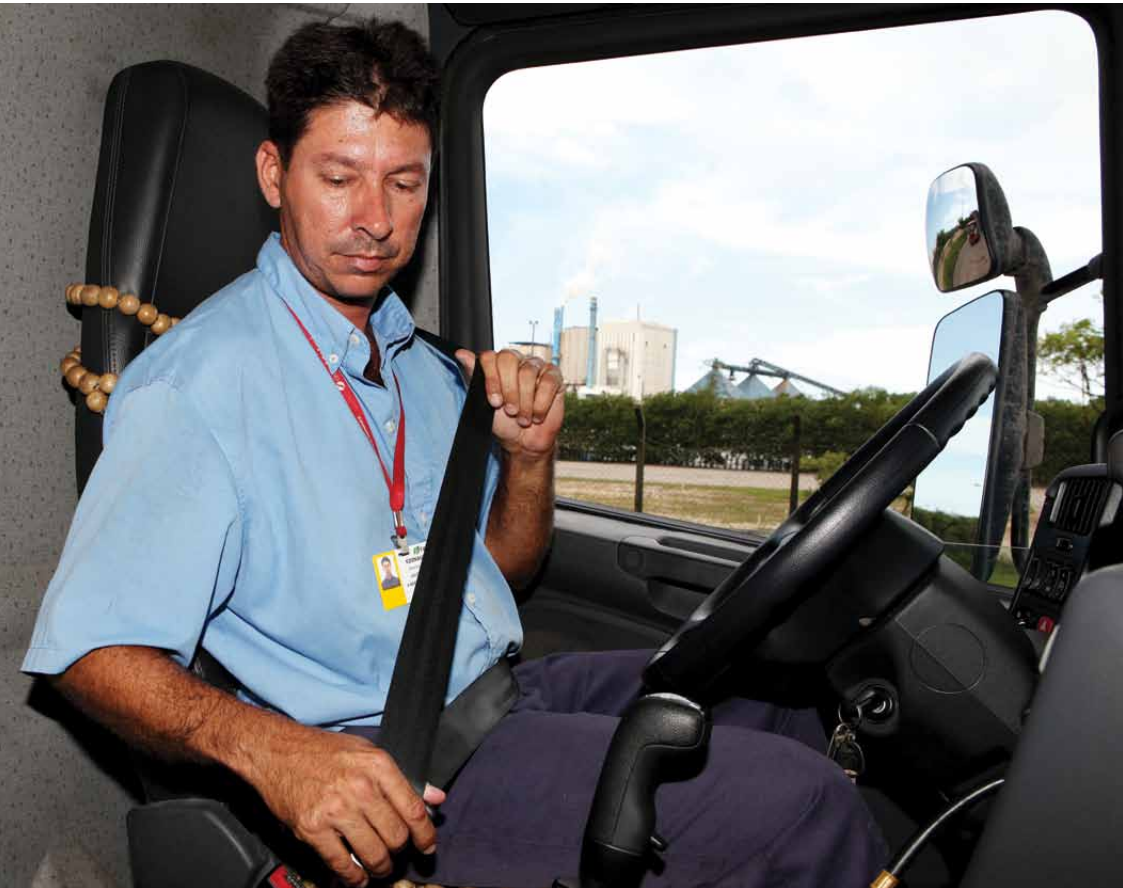
- Informações dos veículos:
  - Direção:
    - O veículo se desviou de seu curso sem uma razão aparente?
    - O veículo falhou ao desviar seu curso?
  - Freios:
    - O veículo falhou em reduzir a velocidade ao comando do motorista?
    - O veículo subitamente se desviou de seu curso quando freado?

- Faróis:
  - Foi necessário que os faróis do veículo fossem usados (escuridão, condições de visibilidade deficiente)?
  - Se a resposta for positiva e as lâmpadas estiverem queimadas, examine:
    - A posição do botão dos faróis (ligado ou desligado);
    - Partículas de filamento aderidas ao vidro do fusível (componentes internos da lente de vidro com um depósito de pó amarelo).

  Se estas informações estiverem presentes, isto indicará que o farol estava aceso quando a lente de vidro foi quebrada.

- Pneus. Procure identificar:
  - Marcas na parede do pneu - meio-fio e outras batidas;
  - Danos causados por cortes, etc. - por impacto;
  - Se os pneus ainda estão inflados. Se estiverem, verifique as pressões.
- Painel de instrumentos. Verifique:
  - Posição de todas as chaves;
  - Leitura do odômetro;
  - Se possível, deve ser feito um exame subsequente do veículo para que se verifique a operação de todas as luzes de avisos e/ou cigarras. Isto deve ser feito para confirmar se elas estariam claramente visíveis / audíveis para um motorista sentado em seu devido assento.
- Tacógrafos:
  - Anote a hora no gráfico (relógio de 24 horas). Remova e preserve o disco de tacógrafos para análise, se já não tiver sido removido pelas autoridades de trânsito;
  - Coloque um novo cartão ou disco de plástico para proteger as agulhas de registro.
- Cintos de segurança
  - Examine os cintos de segurança e estabeleça o seu uso ou não na hora do acidente:

- Plástico pode ser transferido das fivelas para o cinto; marcas de queimaduras feitas por atrito também podem ser encontradas na faixa do cinto;
- Examine a conexão rotativa a procura de marcas causadas pelo cinto;
- Examine a fivela, ponto comum de marcas causadas pelo cinto;
- Examine a faixa do cinto em relação a marcas de transferência de plástico e outras marcas;
- Execute uma puxada para testar o carretel de inércia;
- Registre o local das marcas na faixa do cinto;
- Anote a presença de qualquer dano à faixa do cinto e fivela;
- Registre a posição do assento.



- Se houver falha de um cinto de segurança, tente achar a razão, como, por exemplo:
  - Uso incorreto;
  - Falha de componentes;
  - Extremidades cortantes danificando a faixa do cinto.

- Exame da cabine do veículo. Verifique:
  - Ausência de borrachas nos pedais (pé escorregando);
  - Obstruções por debaixo dos pedais de controle (Ex.: tapete enrolado, ferramentas ou quaisquer objetos soltos);
  - Visibilidade no espelho retrovisor;
  - Visibilidade através do para-brisa e janelas;
  - Indícios de que o motorista pudesse estar realizando outra atividade enquanto dirigia (comendo ou bebendo, lendo mapas, livros ou operando o equipamento de comunicação).
- Danos do veículo. Faça um registro do dano geral do veículo, especialmente:
  - Posição e dimensões;
  - Relevância ao acidente atual (pode estar danificado de acidentes anteriores);
  - Falha de qualquer componente adaptado para proteger os pedestres e ciclistas (Ex.: proteções laterais);
  - Falha de qualquer proteção traseira adaptada para evitar que outro veículo entre por baixo.
- Características permanentes do local:
  - Geometria da estrada ou interseção - largura da estrada, ângulo de interseção, raio da curvatura, inclinação da estrada, etc.;
  - Composição e condição da superfície da estrada - tipo da superfície, buracos, etc.;
  - Placas, sinais e outras marcações - placas de orientação de rota, placas de avisos, sinais de trânsito, linhas centrais, setas direcionais, etc.;
  - Equipamentos de segurança - barreiras contra impactos, protetores de luz, trilhos de segurança, barreiras antichoque, etc.

- Evidência feita por veículos acidentados:
  - Marcas de derrapagem e outras marcas dos pneus;
  - Marcas e danos causados por veículos acidentados - arranhões, marcas fundas ou transferências de tinta, cercas quebradas, postes rachados, etc.;
  - Destroços do acidente.
- Desenho do local
  - Desenhe uma Linha de Referência através do papel. (Esta representa a fita de referência no local do acidente).
  - Cada item contido no desenho deve ter duas medições:
    - A distância entre o objeto e a Linha de Referência em seu ponto mais próximo;
    - A distância em relação ao "ponto zero";
    - Cada característica necessitará de uma série de medições. Junte os pontos apropriados para reproduzir aquela característica;
    - Este procedimento é repetido para todas as informações necessárias do local do acidente, resultando em um plano em escalas.
- Fotografias - As imagens registradas no local do acidente devem demonstrar o seguinte:
  - Identificação, tais como placas, marcas referenciais, número da rua, etc.;
  - Topografia geral, visibilidade, natureza da área (rural, comercial, industrial, residencial);
  - O que cada motorista e cada testemunha viram na aproximação do ponto de colisão (tomada do nível do olho do motorista ou testemunha);
  - Natureza e local da evidência física: marcas de pneus, arranhões, destroços, veículos, placas, etc.;
  - Para cada fotografia tirada na cena, registre: data, hora e posição da câmera.

2) Informações complementares

Devem ser obtidos registros e procedimentos da operação e informações das pessoas envolvidas, tais como:

- Estrutura de comando e pessoas envolvidas (quanto tempo trabalha na empresa, conceito na empresa, características pessoais, consumo de álcool, drogas ou medicamentos, quem são os supervisores e sua atuação, etc.);
- Instruções existentes para o tipo de operação em questão (normas, procedimentos, rotogramas, orientações, etc.);
- Instruções transmitidas aos envolvidos na execução do trabalho (aquelas que realmente foram passadas a eles);
- Treinamento recebido pelos envolvidos no acidente (indução, reciclagens, conteúdos);
- Problemas pessoais dos envolvidos no acidente (financeiros, pessoais, familiares doentes, etc.);
- Análise dos discos de tacógrafos (velocidades médias, comparação com rotogramas / disco padrão, velocidade no momento do acidente, redução da velocidade, etc.);

- Análise da jornada de trabalho (horas trabalhadas nos últimos dias, descanso, carga de trabalho exagerada);
- Registro de manutenção (preventivas, corretivas, manutenção não realizada, etc.);
- Padrões de construção (adequados ou não, material utilizado, etc.).
- Caráter da operação (rotineira, emergencial, etc.);
- Registro de acidentes anteriores (para as pessoas envolvidas e em condições similares);
- Consultas técnicas (no caso de necessidade de especialistas, como, por exemplo, análise de uma peça para determinar motivo pelo qual se quebrou);
- Avaliação do percurso utilizado (percurso habitual ou desconhecido, estradas alternativas, etc.).

3) Elaboração da Árvore de Causas

No estágio da definição dos fatos de uma investigação de acidente, é crucial a obtenção de todos os elementos essenciais para a sua compreensão. Isto implica em retroceder a partir dos fatos descobertos inicialmente, para encontrar as razões por trás dos mesmos.

Para garantir o levantamento de todos os fatos, as perguntas genéricas "Quem? O Que? Quando? Onde? Como? Por Quê? E o que foi necessário e suficiente para que o fato ocorresse?" devem ser feitas, especialmente esta última.

Na medida em que a investigação progride, o(s) investigador(es) deve(m) iniciar a identificação da sequência dos eventos e concentrar esforços no sentido de incrementar seu conhecimento das áreas de dúvida. Lacunas deixadas na sequência de eventos devem ser revistas para identificar cenários alternativos de forma a completar a sequência. Por exemplo, ao identificar que um caminhão estava fora da rota normal, deve-se buscar os motivos pelo qual o motorista tomou tal decisão. Poderá ter sido por estar muito tempo fora de casa, com um familiar doente, etc.

Uma Árvore de Investigação de Acidentes proporciona uma ordenação

sequencial e lógica dos fatos. Tanto quanto possível, estes fatos serão eventos com registro do dia e hora, bem como as condições sabidamente existentes nas horas e nos lugares em que ocorreram. O processo auxilia na identificação de fatos faltantes e necessários para explicar a sequência causal. A análise mostra os eventos críticos no processo de identificação das causas indiretas. A investigação estabelece os fatos, ao passo que a análise os interpreta, visando a prevenção. A análise pode resultar, ainda, em um questionamento de eventos que requeiram uma investigação futura:

- Uma decisão de agir de determinado modo;
- A falha de um componente;
- Uma pancada de chuva;
- Estrada com a superfície molhada;
- Óleo na pista.

Nem todos os eventos e condições se constituirão em falhas. A descrição completa das circunstâncias de um acidente deve incluir todos os fatores normais, de modo que as decisões e as ações tomadas possam ser vistas em seu contexto correto.

Um processo de validação deve ser aplicado para garantir que apenas fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente sejam incluídos no diagrama. "Os fatores A, B e C foram todos necessários para que o evento D acontecesse". A ligação entre os fatores tem que ser necessariamente um operador lógico "E". Se a remoção de um fator significar que, mesmo assim, o acidente teria ocorrido, este mesmo fator deve ser descartado por não ser essencial.

Se vários fatores alternativos forem considerados como podendo ter contribuído para o evento seguinte, será necessária uma investigação adicional para se verificar qual deles é o real contribuinte.

Uma condição que se prolongue no tempo pode aparecer mais de uma vez em uma Árvore de Investigação como fator contributivo para eventos separados no tempo.

Todo cuidado deve ser tomado para que os fatos sejam descritos corre-

tamente. "Não uso de equipamento protetor" pode significar que uma regra neste sentido não foi observada. Neste caso, os passos a seguir cairiam nas áreas de supervisão e motivação. A declaração de "ausência de regras quanto ao uso de equipamentos de proteção" indicaria necessidade de melhoria no campo de políticas e procedimentos.

Uma vez completada a Árvore, será possível ver onde a operação se desviou do rumo desejado e identificar não somente as ações das pessoas envolvidas, como também as áreas em que o gerenciamento da segurança da empresa deixa a desejar.

Veja a seguir um exemplo de como construir a Árvore de Causas:

Descrição do acidente

Caminhão seguia por rodovia de pista única molhada por chuva de pouca intensidade, mão dupla, com sinalização vertical e horizontal. Aproximadamente às 11h, ao sair de uma curva à direita, o caminhão passou em um desnível existente entre a pista e uma pequena ponte, invadiu a outra pista e colidiu frontalmente com um caminhão basculante que vinha em sentido contrário. Com o choque, além da destruição quase total dos dois veículos, morreram os dois motoristas.

Dados colhidos no local

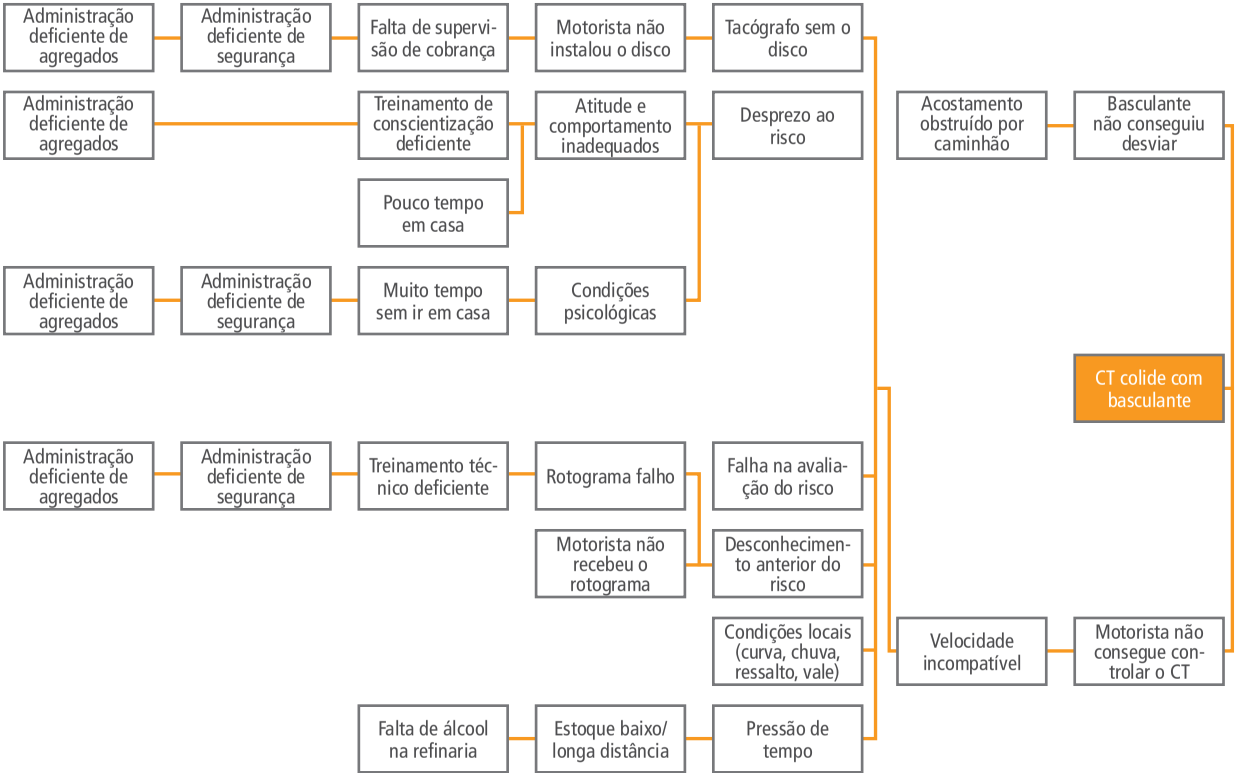
- O motorista do caminhão basculante não pôde desviar para o acostamento devido à presença de outro caminhão estacionado. Sua velocidade não era alta no momento, visto que praticamente chegou a parar antes do choque.
- Ao passar no ressalto da ponte, o semireboque desgarrou, invadindo a faixa contrária. O motorista ainda tentou alinhar novamente o conjunto, o que não foi possível devido à presença do caminhão basculante.
- O acostamento era constantemente utilizado como estacionamento pelo proprietário do caminhão ali parado.
- O asfalto naquele local é considerado escorregadio por todos que passam por ali frequentemente.
- Existia placa visível indicando curva perigosa em ambos os sentidos.

- O caminhão estava sem o disco de tacógrafos no momento do acidente.
- Os pneus do caminhão estavam em bom estado.
- O caminhão ia para usina buscar álcool (caminhão vazio).

Informações complementares

- O caminhão e motorista eram agregados à Transportadora que prestava serviço para a Fibria.
- A Transportadora nunca havia visitado as instalações do agregado e avaliado o treinamento de conscientização em segurança.
- O motorista do caminhão trabalhava com a Transportadora e com a contratante há 3 meses.
- Desde que iniciou seus trabalhos, o motorista não retornou para casa, visto que a sede da Transportadora ficava distante.
- O treinamento de conscientização recebido pelo motorista foi considerado insuficiente.
- O rotograma daquele percurso não indicava o local como ponto negro, apesar de constantemente ocorrerem acidentes no local. Entretanto, não foi possível identificar se o motorista recebeu tal documento.
- A operação realizada era emergencial, devido a baixos estoques de madeira.

Árvore de causas - Acidente com caminhão

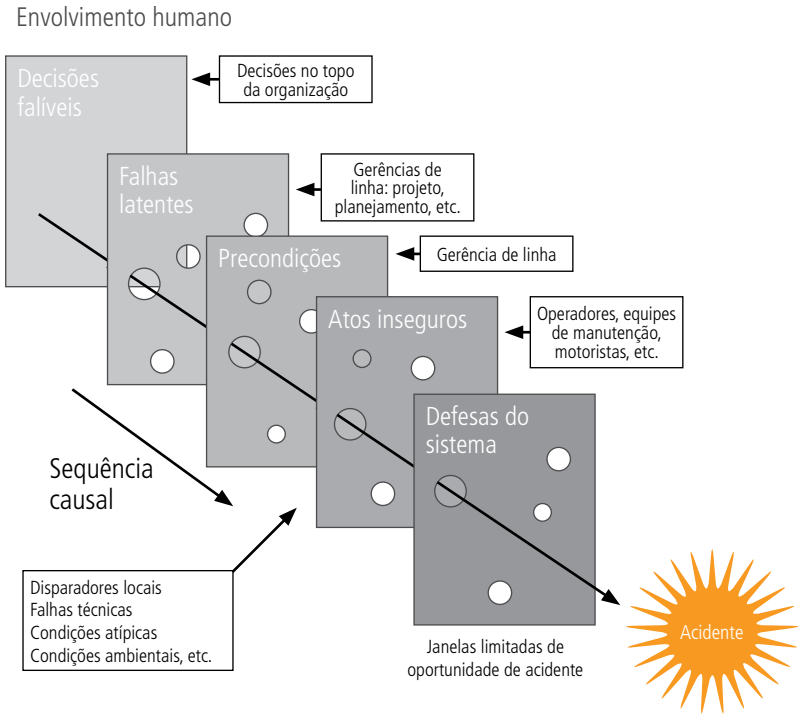

Administração deficiente de agregados
Administração deficiente de segurança
Falta de supervisão de cobrança
Motorista não instalou o disco
Tacógrafo sem o disco
Administração deficiente de agregados
Treinamento de conscientização deficiente
Atitude e comportamento inadequados
Desprezo ao risco
Pouco tempo em casa
Administração deficiente de agregados
Administração deficiente de segurança
Muito tempo sem ir em casa
Condições psicológicas
Administração deficiente de agregados
Administração deficiente de segurança
Treinamento técnico deficiente
Rotograma falho
Falha na avaliação do risco
Motorista não recebeu o rotograma
Desconhecimento anterior do risco
Falta de álcool na refinaria
Estoque baixo/ longa distância
Pressão de tempo
Condições locais (curva, chuva, ressalto, vale)
Acostamento obstruído por caminhão
Basculante não conseguiu desviar
CT colide com basculante
Velocidade incompatível
Motorista não consegue controlar o CT

4) Classificação dos eventos

- Defesas vencidas: que providência de última hora falhou ou faltou?
- Atos inseguros: que ações ou omissões conduziram diretamente ao acidente?
- Precondições: que estados da mente ou do sistema permitiram os atos inseguros?
- Falhas latentes ou tipos gerais de falhas: que problemas subjacentes conduziram às precondições?
- Decisões falíveis: que decisões criaram as falhas latentes?

A sequência das causas do acidente é assim representada:

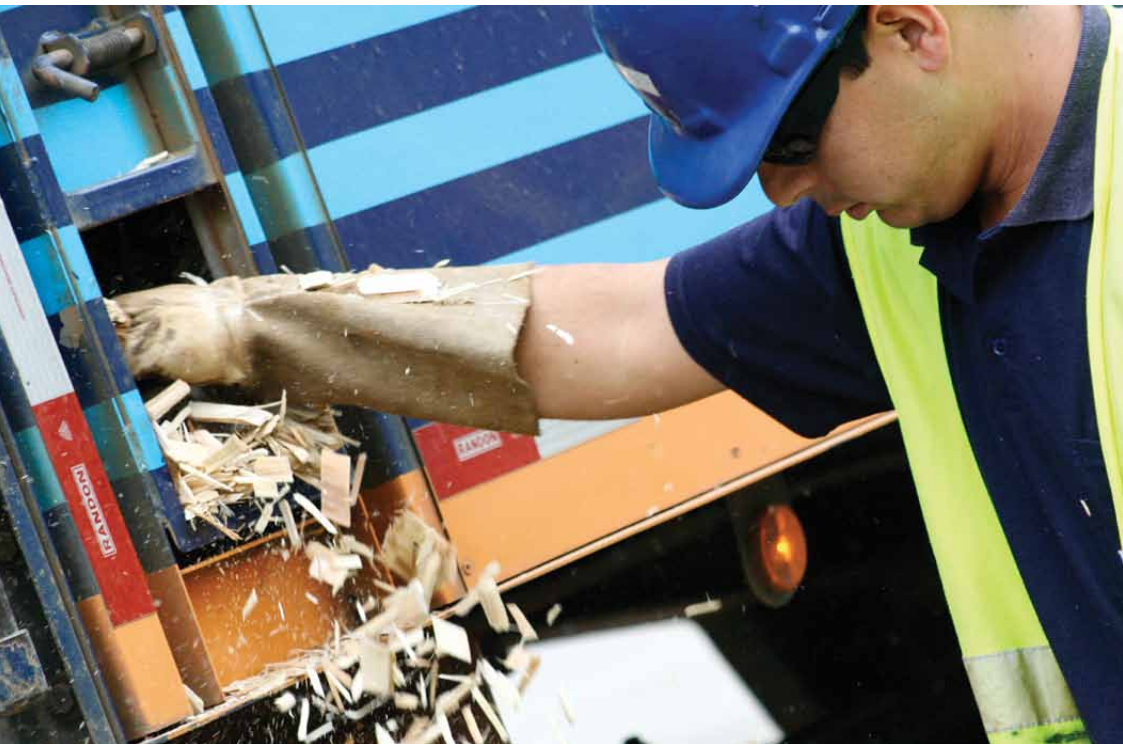
Sequência causal de acidentes



A seguir é apresentado, mais detalhadamente, cada um dos níveis de falhas.

Defesas vencidas

- Defesas são definidas como medidas destinadas especificamente a mitigar as consequências quando da ocorrência de falhas, humanas ou de componentes.
- Fuga: abandono de todas as prováveis vítimas do local de risco tão rapidamente quanto possível. Ex.: Planos de Emergência.
- Proteção / contenção: limitar as consequências adversas de qualquer escapamento não planejado de massa, energia ou substâncias perigosas. Ex.: proteção lateral e de capotamento.
- Recuperação: devolver o sistema a um estado de segurança com lesão ou danos mínimos. Ex.: falhas nos freios, pneus, desvios de trajetória, etc.
- Detecção: providenciar aviso claro da presença e da natureza de uma condição de perigo iminente. Ex.: informações do painel de instrumentos.



Tipo de erro	Subcategoria	Descrição	Causa	Condição favorecedora
Tropeço	Nenhuma	Plano de ação satisfatória, porém ação desviada da intenção de algum modo não intencional	Falha de atenção: intrusão, omissão, encomenda errada, desvio do cronograma	"Condição psicológica: Captura de atenção - distração ou preocupação com outras coisas que não a tarefa imediata e, portanto, sem capacidade de dedicar atenção à monitorização do progresso das tarefas em execução Condição situacional: (i) mudança na natureza da tarefa (ii) mudança no ambiente em que a tarefa é efetuada"
Lapso			Falta de memória: omissão/ repetição de itens planejados, dificuldade em se localizar, esquecimento de intenções	
Engano	Enganos baseados em regras	Aplicação errônea de uma regra sã	Falha em perceber sinais indicativos da necessidade de utilizar uma abordagem diferente	Situação relativamente infrequente; atípica, porém nem sempre anormal
		Aplicação de uma regra inadequada		"Treinamento inadequado Procedimentos ambíguos ou imprecisos"
	Enganos baseados em conhecimento	Nenhuma solução imediata. Nova situação demanda solução a ser pensada a partir de bases precárias	Habilidade para arquitetar soluções seguras prejudicada por pressões impostas por tempo escasso, emoções fortes e perspectiva de perigo iminente	"Situação nova: Esta situação destaca limitações de curto prazo de: memória, atenção e conhecimento do sistema"
Violação	Rotina	Desvio habitual de práticas regidas por regras estabelecidas	Tendência natural do ser humano de tomar o caminho do menor esforço	Ambiente relativamente indiferente (que raramente pune ou premia a observância)
	Excepcional	Infrações não rotineiras aparentemente citadas por circunstâncias locais	Causas devidas a uma grande variedade de condições locais	Tarefas ou circunstâncias em particular não levadas em consideração ou planejadas

Veja a seguir uma lista de condições produtoras de violação (não relacionadas por ordem de importância):

- Cultura de segurança deficiente;
- Conflito entre força de trabalho e gerência;
- Moral baixo;
- Supervisão e conferência deficientes;
- Normas para grupos de trabalho não apropriadas;
- Percepção errada do risco;
- Indiferença gerencial percebida;
- Pouco orgulho no trabalho;
- Crença em que "nada de ruim vai acontecer";
- Baixo índice de auto-estima;
- Incompetência adquirida ("quem se importa?");
- Permissão percebida para driblar as regras;
- Regras obscuras ou aparentemente sem sentido;
- Cultura machista;
- Cultura do "posso fazer";
- Zelo em excesso.

Tipos Gerais de Falhas (TGFs)

- Procedimentos Deficientes (PC)

  As instruções ou procedimentos operacionais transmitem os conhecimentos da tarefa. Transformam-se em um Tipo Geral de Falha quando são confusas, incorretas ou, de um modo geral, não utilizável. Muitos atos inseguros têm sua raiz em instruções inadequadas.

  As instruções são necessárias por que:

  - Diversas tarefas são muito complicadas para que as etapas individuais sejam evidentes por si mesmas;
  - A informação necessária sobre a tarefa é, frequentemente, por demais extensa para que seja guardada na memória;
  - As pessoas mudam com maior frequência do que as tarefas.

- Projeto Inadequado (PR)

  Um projeto pode se tornar um Tipo Geral de Falhas quando se dirige diretamente à comissão de atos inseguros evitáveis. Em outras palavras, quando o projeto admite tipos especiais de erros e violações. Muitas falhas de projeto surgem da separação física e profissional do projetista e do usuário final e do fato do projetista ter, com frequência, um "modelo mental" do item a ser projetado diferente do da pessoa obrigada a usá-lo.

- Defeitos de instalações e equipamentos - Hardware (HD)

  Este item diz respeito à qualidade e disponibilidade de ferramentas e equipamentos. Ex.: lonas de freio de baixa qualidade.

- Manutenção Deficiente (MA)

  Este Tipo Geral de Falha está ligado ao gerenciamento da manutenção, ao invés da execução de serviços de manutenção (cobertos por outros TGF's). Muitos estudos têm revelado que as falhas de gerenciamento da manutenção contribuem em grande escala para a ocorrência de acidentes.

- Arrumação e Limpeza Deficientes (AL)

  Arrumação e limpeza deficientes se constituem em um Tipo Geral de Falha quando presentes por muito tempo e quando pessoas de vários níveis da companhia têm conhecimento do fato, porém nada tenha sido feito para reverter a situação.

- Treinamento Inadequado (TR)

  O treinamento é uma responsabilidade da gerência. As pessoas nas áreas de produção nada mais podem fazer senão solicitar treinamento ou se recusar a trabalhar sem treinamento adequado. Operários sem treinamento adequado, no entanto, não saberão identificar essa necessidade.

  O treinamento ocorre de várias formas: treinamento pré-escolar, aprendizado escolar, educação geral contínua, treinamento em cursos específicos, treinamento no trabalho, experiência profissional, experiência local e treinamento em segurança. É importante reconhecer

que a extensão total dos problemas de treinamento em potencial deve ser atacada. Isto implica no recrutamento e seleção da força de trabalho, bem como no fornecimento de treinamento no próprio local de trabalho.

- Falhas nas Comunicações (CM)

  As falhas nas comunicações compõem um Tipo Geral de Falha quando a informação necessária ao funcionamento seguro e eficaz da organização como um todo, ou uma parte dela, não alcançaram os receptores de maneira clara, não ambígua ou inteligível.

- Falhas Organizacionais (OR)

  Falhas organizacionais são deficiências na estrutura da organização ou no modo como ela conduz seus negócios, permitindo que as responsabilidades relativas à segurança se tornem difusas e que os sinais de alerta sejam ignorados. Certos aspectos de segurança podem se perder em "fendas" organizacionais. Isto acontece mesmo quando a companhia tem uma cultura de segurança de longa tradição.

- Alvos Incompatíveis (AI)

  Este Tipo Geral de Falha reconhece que as organizações e as pessoas estão geralmente perseguindo um número qualquer de alvos ao mesmo tempo e que alguns deles provavelmente estão em conflito. Embora tais conflitos não possam sempre ser evitados, devem ser reconhecidos e suas possíveis consequências com relação à segurança avaliadas. Conflitos entre alvos podem gerar falhas latentes que, por sua vez, podem interagir com disparadores locais, em algum ponto no futuro, para causar um acidente. Ex.: Remuneração com produtividade X Segurança.

Decisões falíveis

O cuidado das gerências em identificar decisões falíveis, gerenciando e controlando suas consequências, pode interromper a sequência de eventos que levam ao acidente.

Tipos gerais de falhas

- Pré-condições.
- Atos inseguros.
- Defesas rompidas acidente.
- Incompetência para avaliar (TR).
- Falta de supervisão e cobrança (OR).
- Falta de regras para agregamento.
- Pouca atuação na Transportadora agregada.
- Muito tempo sem ir para casa (OR).
- Tacógrafo sem disco.
- Falha na avaliação dos riscos locais.
- Condições psicológicas.
- Pouco tempo de experiência (OR).
- Atitude e comportamento inadequados.
- Treinamento.
- Conscientização deficiente (TR).
- Rotograma falho (TR).
- Desconhecimento anterior do risco.
- Condições locais (curva, chuva, ressalto, vale).
- Estoque baixo (AI).
- Pressão de tempo.
- Velocidade incompatível.

- Motorista não consegue controlar o CT.
- CT colide com basculante.
- Acostamento obstruído por caminhão basculante não conseguiu desviar.

5) Identificação das recomendações

Algumas recomendações serão, por consequência, orientadas no sentido de uma redução do risco a níveis toleráveis, enquanto outras visarão uma melhora dos sistemas de proteção (as defesas) para limitar as consequências.

No caso de um acidente com caminhões, por exemplo, apresenta as seguintes recomendações:

- Estabelecer regras claras de agregamento, que levem em consideração a administração da segurança;
- Estabelecer rotina de visita ao transportador agregado;
- Procurar reduzir a rotatividade e aumentar a permanência no emprego, através de incentivos / benefícios;
- Programar o trabalho levando em conta os aspectos pessoais do motorista (minimizar tensões);
- Revisar o treinamento, balanceando a parte técnica e a comportamental;
- Reforçar aspectos técnicos nas reuniões de segurança e reciclagens;
- Priorizar rotas de maior risco / distância para motoristas mais experientes;
- Revisar rotogramas, cobrar o uso e treinar responsável;
- Cobrar utilização, análises e ações decorrentes do disco de tacógrafo;
- Verificar aspectos comportamentais (atitude) por ocasião da seleção dos motoristas;
- Estabelecer plano de contingência para operações de emergência (transportadoras e motoristas previamente selecionados).

Todas as recomendações deverão ser formuladas em itens de ação mensuráveis, definindo claramente a quem cabe executá-los e os prazos ou cronogramas para tal.

6) Implementação do plano de ação

Para maximizar o efeito do aprendizado da investigação, as conclusões e definições proporcionadas pela mesma devem ser comunicadas o mais amplamente possível.

Discussões e análises durante reuniões de Segurança, bem como as conclusões das mesmas e relatos da equipe, devem ser utilizados para maximizar os benefícios dos tópicos de aprendizado da investigação e para ajudar a atingir o objetivo de evitar incidentes similares.

Muito ou todo o valor de uma investigação de acidente será perdido se a implementação das recomendações acordadas não for conseguida. Sempre que as recomendações não forem implementadas de imediato, torna-se necessário um sistema de monitoramento para assegurar que as ações acordadas e as não conformidades sejam conhecidas pela administração e formalmente endossadas.

16. Combate ao consumo de álcool e drogas

Drogas ilegais
São aquelas que não podem ser adquiridas por meios legais ou que, mesmo quando indicadas para tratamento de saúde, sejam obtidas por meios ilegais.

Drogas legais
São aquelas prescritas por médicos que podem prejudicar o desempenho dos empregados e causar acidentes.

Nesta classe, para efeito desta política, estão incluídas as bebidas alcoólicas, visto que podem ser adquiridas legalmente.

A Fibria considera que a aplicação dos testes é um instrumento efetivo para verificação de um ambiente isento de álcool e drogas em suas operações. O resultado pode identificar a necessidade de medidas preventivas ou curativas no tratamento de doenças, bem como medidas que reduzam os riscos de acidentes

TÉRMINO DA
ROD. D. PEDRO I
A 500 m
FIM
DO TRECHO
SOB CONCESSÃO
ROTA DAS BANDEIRAS
T
60

e outros prejuízos, especialmente no caso de funcionários que ocupam cargos operacionais.

Os testes de identificação serão aplicados nas seguintes condições:

- Exame pré-admissional - Todos os candidatos a funcionários ou agregados devem ser submetidos a testes para identificação de álcool e drogas antes de ingressar na Transportadora;
- Por amostragem - Todos os funcionários, agregados e contratados que ocupem cargos operacionais devem se submeter, periódica e aleatoriamente, a testes para identificação de álcool e drogas;
- Pós-acidentes - Todos os funcionários, condutores de veículos próprios ou agregados devem ser submetidos ao teste para a identificação de álcool e drogas após o acidente;
- Testes motivados - Todos os funcionários, agregados, contratados ou estagiários que apresentarem sinais, sintomas ou atitudes que possam levar ao diagnóstico de álcool e drogas devem ser submetidos aos testes, a critério de seu supervisor.

Restrições

É terminantemente proibido o comparecimento ou permanência no local de trabalho sob influência de álcool ou drogas.

A comercialização, a posse ou o consumo de bebidas alcoólicas e drogas são proibidos em quaisquer dependências da Transportadora ou da Fibria, inclusive restaurantes e cantinas, quando houver.

Nas festividades, eventos e solenidades patrocinadas pela Fibria mesmo que fora de suas dependências, não são permitidas bebidas alcoólicas.

A Fibria entende ser incompatível (Lei Seca) a condução de veículos dotados de manifestação visual da Fibria, ainda que fora da jornada de trabalho, e de veículos de terceiros a seu serviço, após ingestão de bebidas alcoólicas e o uso de drogas ou medicamentos passíveis de alterar o comportamento do motorista.

Esta política é extensiva aos contratados e prestadores de serviços.

Termo de compromisso

Todos os empregados devem estar cientes da prática de combate ao álcool e drogas adotadas pela Transportadora e autorizar a aplicação de testes para identificação de álcool e drogas sempre que a empresa ou a Fibria solicitar.

Esta ciência se dará por meio de uma cláusula específica no contrato de trabalho ou termo de compromisso a ser anexado ao documento.

Quando da implantação dos testes de identificação de álcool e drogas, todos os empregados terão de assinar o termo.

Tratamento

A Fibria considera o alcoolismo e a dependência de drogas como doenças. Assim sendo, os profissionais envolvidos devem ser tratados como tal. Com isso, as transportadoras deverão apresentar em suas políticas como será tratada a questão do tratamento de seus colaboradores, caso solicitado.

Responsabilidade

Cabe a todos os profissionais, aos supervisores e proprietários, em especial, assegurar o cumprimento desta política.

Abordagem / identificação de toxicômanos e alcoólatras

Cabe ao supervisor identificar sintomas e atitudes do funcionário que possam levar ao diagnóstico de algumas dessas doenças. Esta observação deve se basear, fundamentalmente, na análise do desempenho no trabalho e na questão comportamental e de assiduidade.

Tendo em vista que a condução de veículos sob influência do álcool é entendida como incompatível pela Fibria, as seguintes rotinas para realização de testes para a identificação de álcool, devem ser adotadas nas plantas da Fibria e transportadoras:

- Nas plantas da Fibria

  Responsabilidade: setor de Saúde e Segurança do Trabalho.

Público-alvo: todos os motoristas (caminhões, ônibus e micro-ônibus), próprios, terceiros, agregados, autônomos e funcionários de transportadoras em trânsito nas plantas da Fibria.

Testes com bafômetro: o motorista deve ser submetido ao teste antes de entrar com o veículo na planta, quando deve ser encaminhado para um local reservado para a aplicação do teste. O motorista só será liberado caso o resultado seja negativo (0,00 mg/l). Quando da realização do teste, deve-se ficar atento para que o motorista não o burle.

Testes motivados: realizar o teste caso algum motorista ou profissional de Transportadora apresente conduta que indique o consumo de álcool.

Testes pós-acidentes: o teste deve ser realizado no menor intervalo de tempo possível, até 4 horas após o acidente, independentemente de suas consequências. Em caso de resultado positivo, considerar a influência de álcool na análise do acidente.

Interpretação de resultados:

- Resultado positivo: (acima de 0,01 mg/l) - Solicitar a imediata substituição do motorista e o mesmo não poderá mais atuar em qualquer operação da Fibria.
- Resultado negativo: (valor de 0,00 mg/l apresentado no visor do equipamento) - O motorista pode dar continuidade ou iniciar sua jornada de trabalho.

- Transportadoras

Responsabilidade: proprietários / gerentes. A execução do teste poderá ser delegada a outro funcionário.

Público-alvo: motoristas de caminhões, ônibus ou micro-ônibus e funcionários da área operacional.

Testes com bafômetro: o motorista deve ser encaminhado a um local reservado para submeter-se ao teste e só será liberado, caso o resultado seja negativo (0,00 mg/l). Quando da realização do teste, deve-se ficar atento para que o motorista não burle o teste.

Testes motivados: realizar o teste caso algum motorista ou funcionário apresente conduta que indique o consumo de álcool.

Testes pós-acidentes: o teste deve ser realizado no menor intervalo de tempo possível, até 4 horas após o acidente, independentemente de suas consequências. Em caso de resultado positivo, considerar a influência de álcool na análise do acidente.

Interpretação de resultado:

- Resultado positivo: (acima de 0,01 mg/l) - Solicitar a imediata substituição do motorista e o mesmo não poderá mais atuar em qualquer operação da Fibria. Todos os casos de testes com resultados positivos devem ser comunicados formalmente a Fibria.
- Resultado negativo: (valor de 0,00 mg/l apresentado no visor do equipamento) - O motorista por dar continuidade ou iniciar sua jornada de trabalho.

Arquivamento dos resultados

Os testes realizados diariamente devem ser documentados e arquivados por um período de 6 meses. O registro deve conter a data do teste, o nome do motorista / funcionário, sua rubrica e o resultado obtido. Estes registros podem estar dispostos em uma folha semelhante a uma lista de presença.

Testes voluntários

Caso o motorista venha a solicitar o teste voluntariamente, não devem ser aplicadas quaisquer medidas disciplinares por parte da Transportadora, devendo apenas ser impedido de dirigir durante este dia, caso o resultado obtido compreender entre 0,01 e 0,14 mg/l.

17. Informações Mensais de Segurança

Este item estabelece procedimentos que visam a uniformizar as Informações

Mensais de Segurança.

Estas informações servem de base para toda e qualquer avaliação da performance em segurança das operações de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, sendo essa uma importante parte do resultado geral da Fibria.

O envio das Informações Mensais de Segurança deve seguir a planilha padrão da Fibria para cálculo do IDS, TFACA e acidentes por Km rodado da unidade em que estiver prestando serviço.

O envio desse arquivo deve ser no máximo até o dia 3 de cada mês.

Destacamos a necessidade do envio das seguintes informações adicionais:

Frota

Somente devem ser lançadas informações (quilometragem, número de caminhões, idade média, volume transportado) da frota que trabalhou para a Fibria separadamente para os diversos segmentos da empresa (matéria-prima, insumos, produto acabado, transporte de pessoas).

Algumas destas informações devem ser separadas conforme a operação dos caminhões e das rotas dos ônibus.

Reuniões de segurança

Informar o número total de participantes, o número de eventos (reuniões de segurança) realizados e o número total de motoristas. Deve ser justificado quando não obtiver 100% do número de motoristas participantes no mês.

Testes com bafômetro

Informar o número de testes com bafômetro realizados no mês e o número de casos positivos (caso ocorram).

Check-list

Informar o número de check-list realizados no mês e o percentual realizado em relação ao número de caminhões. Justificar caso não tenha sido atingido 100% dos check-list.

Acompanhamento pelo motorista monitor

Registrar o número de motoristas cujo acompanhamento esteja vencendo no mês.

Recomendamos que motoristas com menos de um ano sejam acompanhados, no mínimo, a cada dois meses e motoristas com mais de um ano, a cada seis meses.

Informar o percentual de acompanhamentos realizados, justificando caso não se tenha atingido 100%.

Exames médicos e psicológicos
Registrar o número de motoristas cujos exames estejam vencendo no mês e o percentual realizado, justificando se não for atingido 100%.

Treinamentos
Disponibilizar cópia dos certificados de treinamentos realizados para motoristas a serviço da Fibria (integração / indução, reciclagem de segurança no trânsito, direção defensiva, simulados, etc.).

Motoristas
Informar para a Fibria os dados de motoristas (próprios e agregados) que trabalham para a Fibria:

- Tempo na Transportadora;
- Tempo de habilitação (categoria "C", "D" ou "E");
- Idade dos motoristas.

Informar ainda o número de motoristas contratados e demitidos no período, considerando tanto os próprios quanto os agregados.

Horas de exposição (Homens/ Horas trabalhadas)
Informar o número de horas trabalhadas no mês por todos os empregados da Transportadora a serviço da Fibria, separadamente para motoristas próprios e agregados e empregados administrativos (mecânicos, borracheiros, etc.).

Caso a Transportadora preste serviço para outras empresas, o número de horas trabalhadas dos profissionais administrativos deve ser calculado proporcionalmente ao volume de trabalho da Fibria. Por exemplo: se a Fibria responde por

70% do volume movimentado pela Transportadora, deve-se relacionar este mesmo percentual do total de horas trabalhadas pelos funcionários administrativos.

Escala de trabalho

Entregar cópia da escala de trabalho dos motoristas com o planejamento de jornada de trabalho, folgas, férias, reposição em caso de demissão e motoristas reservas. O excesso de jornada de trabalho ou ausência de folga semanal é considerado pela Fibria falta grave.

Acidentes

Preencher o relatório informando os acidentes ocorridos no mês em referência (data, placas do caminhão ou ônibus, nome do motorista e data de envio do relatório do acidente).

18. Operações em caráter de urgência

A seguir, estão definidos os critérios mínimos para o transporte rodoviário de cargas e passageiros em situações de urgências.

São consideradas operações de urgência todas aquelas decorrentes de necessidades operacionais quando novos veículos / equipamentos e motoristas são adicionados à operação, em caráter temporário (máximo de 3 meses).

Da Transportadora

- Itens mandatórios para o início da operação.
- Aplicar o treinamento de integração / indução.
- Somente contratar motoristas com experiência comprovada mínima de um ano no transporte rodoviário de cargas ou passageiros, com idade mínima de 26 anos.
- Utilizar veículos dentro da idade limite:
  - Operações Florestais: ônibus até 8 anos > cavalo mecânico até 10 anos > semirreboques até 15 anos;
  - Outras operações: ônibus até 8 anos > cavalo mecânico até 20 anos > semi-reboques até 25 anos.

- Somente utilizar veículos em boas condições de manutenção. Para tal, deve-se providenciar uma inspeção (o registro deve ser mantido) do veículo quanto a:
  - Funcionamento do sistema de freios (com verificação da espessura de lonas do cavalo mecânico / semi-reboque);
  - Suspensão (fixação e integridade de molas);
  - Sistema elétrico (teste de lâmpadas, buzinas e limpadores de para-brisa);
  - Pneus (inclusive estepe);
  - Acoplamento cavalo / carreta isento de folga.
- Preferencialmente, os caminhões utilizados não deverão possuir manifestação visual Fibria, admitindo-se exceções para os veículos conduzidos por motoristas que prestam serviço regularmente para a Fibria há mais de um ano.
- Aplicar o check-list antes do início da operação e renová-lo mensalmente, mantendo cópia no veículo de forma a permitir sua verificação por parte da Fibria.
- Desenvolver / atualizar o rotograma do percurso até, no máximo, uma semana após o início da operação.
- Rotinas:
  - Analisar os discos de tacógrafo / relatório do motorista a cada viagem, garantindo o cumprimento dos seguintes itens:
    - Limites de velocidade no asfalto: 80 km/h pista seca e 60 km/h na chuva;

- Limites de velocidade na terra: 40 km/hora terra seca e 20 km/hora na chuva;
- Limite da jornada de trabalho;
- Paradas de 15 minutos a cada 3 horas de direção;
- Apresentar para a Fibria: o veículo com o check-list realizado e o comprovante do treinamento de integração / indução.

- Aplicar o teste de bafômetro no início e no fim de cada viagem.
- Promover reuniões de segurança quinzenais para todos os motoristas.
- Realizar breves reuniões com motoristas diariamente, DDS, abordando assuntos relacionados com a segurança da operação (5 minutos).
- Promover o relato de condições inseguras / incidentes (POCKET) potenciais após a viagem.
- Manter evidências do cumprimento de todos os procedimentos descritos.
- Prover estrutura necessária para o cumprimento dessas determinações.

- Enviar para a TST da Fibria ou representante legal:
  - Rotograma atualizado;
  - Relatório quinzenal de não-conformidades observadas na análise do disco de tacógrafo / computador de bordo com respectivas ações corretivas;
  - Lista atualizada de motoristas e veículos envolvidos na operação.

É VEDADA A UTILIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE MOTOBOY OU PERUA KOMBI.

Da Fibria

- Supervisionar a operação, exigindo o cumprimento desse padrão, em especial quando do início da operação, cadastrando somente os motoristas e veículos que atendam os requisitos do item "Mandatórios para o Início da Operação"
- Monitorar a realização dos treinamentos previstos para os motoristas.
- Exigir a apresentação do último check-list de cada veículo, só liberando a viagem daqueles dentro do prazo de validade de um mês.
- Comunicar a Gerência de HSMT sobre as dificuldades no processo / descumprimento desse padrão.

Da Gerência de Logística Fibria

- Dar preferência na contratação de transportadoras que operem na região (origem ou destino).
- Monitorar, em conjunto com os gestores e THSMT da Fibria, o atendimento dessa instrução. Tomar medidas que julgar necessárias para garantir o adequado padrão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da operação.
- Aplicar a gestão de consequências por desvios em relação aos requisitos normativos do Manual Estrada Segura.
- Substituir empresas com gestão reativa e sem o comprometimento e engajamento com o VALOR DA VIDA.

19. Avaliação da Gestão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente

- Verificar a implantação, por parte das transportadoras contratadas, de um Sistema de Gerenciamento de Saúde, Segurança e Meio Ambiente compatível com o da Fibria.
- Avaliar a implementação e o efetivo cumprimento das normas e procedimentos que suportam a Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Fibria, estabelecidos no Manual Estrada Segura.
- Possibilitar a auto avaliação da Gestão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente por parte das transportadoras.

Execução

A avaliação da Gestão de Saúde, Segurança e Meio Ambiente deve ser realizada em dois estágios:

- Auto-avaliação: realizada pela Transportadora com caráter preventivo.
- Visita estruturada: realizada pela Fibria ou empresa por ela indicada, com o objetivo de fornecer subsídios para o gerenciamento do contrato por parte da Gerência de Logística.

Participantes (pela Transportadora) da visita estruturada

- Proprietários.
- Gerentes / chefes / encarregados de operação e manutenção.
- Motorista monitor.
- Motoristas.
- Engenheiro / técnico ou assessoria de Segurança.

Periodicidade mínima

De forma a viabilizar um adequado desempenho em Saúde, Segurança e Meio Ambiente, as avaliações devem ser realizadas com as seguintes periodicidades:

- Auto-avaliação: semestral.
- Visita estruturada: anual (devendo ser antecipada caso a classificação final ficar abaixo de "Satisfatório").

Método de avaliação

A avaliação da Transportadora será realizada através do preenchimento do check-list. Essa ferramenta será utilizada tanto na Auto-Avaliação, quanto na Visita Estruturada, a fim de tornar o processo mais objetivo.

O check-list é dividido em sete assuntos principais, os quais são divididos em itens e subitens, de forma a identificar quais os aspectos que devem ser avaliados. Os temas principais são:

- Instalações;
- Estrutura / atividades de Saúde, Segurança e Meio Ambiente;
- Frota;
- Recursos Humanos;
- Liderança e Administração;
- Acidentes;
- Gerenciamento de Agregados

Todas as questões (subitens) devem ser respondidas, caso não seja aplicável deverá ser colocado N/A (não se aplica). Os pesos não podem ser alterados em

virtude do não atendimento completo do item. Não serão consideradas questões atendidas parcialmente. Considerar o valor 1 (um) para as questões atendidas e o valor 0 (zero) para as questões não atendidas.

Follow-up / classificação da Transportadora

Ao final da avaliação, será possível identificar a classificação da Transportadora no geral, bem como sua classificação em cada um dos sete assuntos abordados no check-list.

Em função do percentual de atendimento atingido, existirão as seguintes classificações:

- Insatisfatório: 0% a 69%
- Satisfatório: 70% a 84%
- Desejável: 85% a 94%
- Excelência: 95% a 100%

Todos os itens classificados abaixo de "Satisfatório" e as questões não atendidas irão gerar um plano de ação que deve ser complementado com o detalhamento dessas ações, prazos e os respectivos responsáveis.

O acompanhamento do plano de ação para os itens classificados abaixo de "Satisfatório" é responsabilidade da Transportadora, que deve repassar para a Fibria as informações sobre o atendimento de cada um dos itens do plano. Caberá à Fibria tomar as ações cabíveis para a adequação da Transportadora.

Os itens que serão avaliados estão de acordo com o FO.01.06.043 - Avaliação Programa Estrada Segura (disponível no CD Estrada Segura)

20. Plano de Segurança

A empresa contratada pela Fibria deve apresentar até 30 de janeiro de cada ano, ou no prazo de 30 dias após início da operação (contrato novo), um plano de segurança aprovado pela diretoria ou representante legal. Conteúdo mínimo do plano de segurança:

- Indicadores de segurança do ano anterior;
- Análise crítica dos acidentes, causas raízes, ações corretivas e preventivas;
- Metas de redução do número de acidentes;
- Treinamentos a serem ministrados pela empresa;
- Campanhas educativas;
- Inspeções, auditorias e auto-avaliação desenvolvidas durante o ano;
- Elaboração ou atualização de documentos legais: LTCAT; PPRA; PCMSO; PCA; laudo de vibração, CIPA, etc.;
- Avaliação médica e psicológica dos programas de saúde física e mental da empresa com recomendações de profissionais legalmente habilitados;
- Cronograma com as principais atividades de SST.

21. Diretrizes das Regras de Ouro

Este item aponta as diretrizes de segurança que define as práticas a serem seguidas rigorosamente. Sua inobservância implica na aplicação de medidas administrativas. São diretrizes para o desenvolvimento de uma cultura de segurança fundamentada no senso de propriedade, no comportamento seguro e nas responsabilidades dos gestores e profissionais próprios e de provedores. Estas diretrizes são focadas nos principais riscos.

A Fibria estabeleceu oito regras de ouro, sendo quatro comuns ao negócio da Fibria e quatro regras específicas à Logística, a saber:

Regras comuns aos negócios da Fibria

- Bloqueio de equipamentos: realizar e testar bloqueios de todas as fontes de energia (hidráulica, mecânica, elétrica e pressurização) na execução dos serviços.
- Trabalho em altura: trabalhar em altura utilizando todos os dispositivos de segurança.
- Movimentação de cargas suspensas: os operadores das máquinas de guindar devem ser certificados, autorizados e habilitados.
- Álcool e drogas: dirigir-se ao local sem influência ou posse de drogas ilegais ou álcool.

Regras específicas aos riscos da Logística

- Condução de veículos: dirigir somente quando estiver habilitado, treinado ou autorizado.
- Condição física: trabalhar somente em condições físicas favoráveis.
- EPI: fazer uso dos equipamentos de proteção individual nos locais indicados.
- Velocidade: respeitar os limites de velocidade estabelecidos pelo órgão responsável e pela Fibria.

A violação de qualquer uma das regras de ouro implicará para o provedor em multa contratual de 10% da fatura do mês e o desligamento do empregado.

22. Comitê disciplinar

A Fibria mantém um Comitê disciplinar para análise e gestão de consequências nos casos de ato faltoso, falta grave, desvios das diretrizes de SST e de conduta dos profissionais próprios e de provedores. O Comitê é coordenado pelo gerente geral ou designado e constituído por:

- Gerentes da Logística Industrial e Florestal;
- Coordenadores das células;
- Presidente da CIPATR;
- Representantes do SESTR;
- Representante do provedor (quando aplicável).

IV. Anexos

1. Regulamento do Código Nacional de Trânsito

Cópia de trecho do Decreto 62.127 de 16 de janeiro de 1968:

Capítulo VII - DOS DEVERES E PROIBIÇÕES

Art. 175 - É dever de todo condutor de veículo:

XV - colocar seu veículo a disposição das autoridades policiais devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinquentes, ou em caso de emergência.

2. Relatório de Acidente Grave / Fatal Nível 4 e Acima

(Nome da Transportadora)

1) INFORMAÇÕES GERAIS

ACIDENTE

Breve descrição do tipo: "Nosso caminhão foi colidido frontalmente por um caminhão de carga seca que trafegava no sentido contrário. O motorista do veículo de carga seca perdeu o controle devido à chuva e à alta velocidade que empregava no momento, invadindo a pista de rolagem de nosso caminhão. Ambos os motoristas faleceram no local."

DATA

Registrar a data do acidente.

HORA

Registrar a hora do acidente.

LOCAL

Identificar o estado e o município, a rodovia (Ex.: BR116 - km 100), citando a distância em quilômetros a dois ou três locais de referência (trevos, acessos, etc.), de modo que possa ser facilmente identificado por qualquer pessoa. Preferencialmente, enviar cópia de um mapa com o local exato convenientemente assinalado.

CONDIÇÕES LOCAIS

Estabelecer a cena do acidente: tipo de via (estrada, avenida, mão dupla), pavimentação da estrada (asfalto, terra, etc.), seca / molhada, lisa / irregular / esburacada, sinalização (placas de advertência antes do local do acidente nos dois sentidos, faixas de delimitação lateral e central, destacando se é permitida a ultrapassagem, se são nítidas ou apagadas), acostamento (se existe, se é precário ou inexistente), trecho reto ou em curva, em subida ou descida. Detalhar outros pontos julgados importantes para a análise do acidente, como, por exemplo, curvas fechadas, caimento para fora da curva, acessos laterais, proximidade a vilarejos, escolas e fábricas, etc.

VISIBILIDADE

Deve ser destacado se a visibilidade era boa ou não, detalhando os seguintes itens: tempo bom, ausência ou existência de curvas pronunciadas e de obstáculos (boa visibilidade), chuva, neblina, fumaça, dia / noite.

MORTES

Nome, idade e qualificação dos mortos (se era motorista da Transportadora e / ou de outros veículos, se passageiro ou pedestre).

FERIDOS

Idem ao item anterior, acrescentando-se a descrição dos ferimentos. Indicar local de internação, fazer acompanhamento e informar posteriormente a evolução de cada caso.

2) VEÍCULOS

DO TRANSPORTADOR

MARCA: em caso de veículos articulados, registrar marca do cavalo e da carreta.

MODELO: idem.

ANO DE FABRICAÇÃO: idem.

TIPO: cavalo (eixo dianteiro simples, com 1 ou dois traseiros com rodados duplos) e semirreboque com (um, dois ou três) eixos com rodados duplos, truque (rígido com dois eixos traseiros com rodado duplo), ou toco (rígido, com um eixo traseiro com rodado duplo).

CAPACIDADE: em m^3 ou toneladas. Informar a carga no momento do acidente.

PROPRIETÁRIO

OUTROS VEÍCULOS ENVOLVIDOS: mesmos dados de outros veículos envolvidos. Quando de carga seca, não é necessário citar a capacidade de carga admitida, mas é indispensável que sejam identificados pelo número de eixos, como no item acima. Quando carro de passageiros, identificar de modo apropriado.

3) MOTORISTAS DO TRANSPORTADOR

NOME

IDADE

ESTADO CIVIL

FILHOS

PERFIL PSICOLÓGICO: calmo, agitado, arredio, expansivo, etc. Analisar principalmente os últimos dias. Investigar problemas pessoais. Se houver algum teste anterior, informar resultado.

TEMPO DE HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR

TEMPO DIRIGINDO CAMINHÕES

TEMPO COM A TRANSPORTADORA

USO DE ÁLCOOL / DROGAS: resultados de investigações feitas junto a testemunhas (no local ou não), resultado do teste com bafômetro (data, hora e resultado), verificação junto a parentes, amigos, colegas, etc. Apenas o que poderia influenciar o acidente em questão.

USO DE REMÉDIOS: identificação, considerando os dias que antecederam o acidente. Verificar com motorista e família. Indicar possíveis efeitos sobre seu comportamento durante a condução do veículo.

ÚLTIMO EXAME MÉDICO: data e resultado.

EXAME PSICOTÉCNICO: data e resultado.

ENTREVISTA COM PSICÓLOGO: data e resultado.

DATA DO ÚLTIMO CURSO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

DATA E RELAÇÃO DOS ÚLTIMOS TREINAMENTOS

DATA DA ÚLTIMA VIAGEM COM O MOTORISTA MONITOR

CURSOS, PALESTRAS, REUNIÕES: informar datas dos eventos dos quais o motorista em questão tenha realmente participado, na FIBRIA, na Transportadora ou em outras entidades nos últimos 12 meses. Anexar cópias das listas de presença.

OUTROS MOTORISTAS ENVOLVIDOS: idem ao item do tópico anterior, onde a informação for indicada.

4) TACÓGRAFO / COMPUTADOR DE BORDO

Fazer comentários breves sobre os pontos importantes: velocidade no momento do acidente, picos de velocidade no dia e nos anteriores, velocidade média, jornada de trabalho (justificar excessos), períodos de descanso, etc.

Devem ser analisadas "Análise dos Discos de Tacógrafos" e "Análise do Computador de Bordo" dos últimos 7 dias efetivamente trabalhados pelo motorista.

5) CINTO DE SEGURANÇA

Devem ser informados para os veículos envolvidos no acidente:

TIPO: pélvico, três pontos fixo ou retrátil;

USO: informar quais as pessoas utilizavam o cinto;

PROTEÇÃO: se as pessoas que utilizavam o cinto foram adequadamente protegidas. Estimar se as mesmas que morreram e não usavam o cinto poderiam ser salvas caso estivessem utilizando-o.

6) TRANSPORTADORA

TRANSPORTADORA CONTRATADA PELA FIBRIA

NOME

ENDEREÇO: indicar o endereço da sede da Transportadora.

TEMPO DE EXISTÊNCIA

TEMPO TRABALHANDO PARA A FIBRIA

TRANSPORTADORA AGREGADA

Relacionar as mesmas informações contidas no item anterior, no caso de acidentes com caminhões agregados.

MANUTENÇÃO

Se própria ou em terceiros (destacar se em concessionária), preventiva ou corretiva, programada ou não, etc. Especial atenção deve ser dada a este item caso sejam constatadas falhas mecânicas.

7) ATIVIDADES DE SEGURANÇA

Listar as atividades de segurança, relacionadas ao transporte rodoviário de cargas, promovidas nos últimos 6 meses (reuniões, palestras, cursos, etc.). Fornecer data e número de participantes em cada evento. Devem ser indicadas da seguinte forma:

- POR INICIATIVA DA FIBRIA
- POR INICIATIVA DA TRANSPORTADORA / AGREGADA

8) ACIDENTE

DESCRIÇÃO

Descrição detalhada e factual de como se desenvolveu o acidente. É de extrema importância que esta descrição seja acompanhada de croqui e fotografias do local do acidente, sempre que possível com os veículos ainda em posição.

OPERAÇÃO

Descrição da operação em que se encontrava o caminhão. Origem e destino do caminhão e descrição do tipo de operação.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Registrar relato de testemunhas ou informações adicionais relevantes.

9) ANÁLISE DO ACIDENTE

Partindo do acidente (fato), estabelecer e anexar a "Árvores de Causas" e a "Árvore do Acidente". A partir daí, identificar e apresentar:

CAUSAS DIRETAS

Falhas que ocorreram no momento e no local do acidente, atos inseguros, os erros e as violações de normas de segurança. Ex.: velocidade incompatível, distância de seguimento, etc.

CAUSAS INDIRETAS

Fatores que criaram as condições para que a(s) falha(s) final(is) ocorresse(m).

Essas causas representam o potencial para que este tipo de acidente volte a ocorrer, caso não sejam removidas ou neutralizadas. O segredo é perguntar sucessivamente POR QUE?, partindo do acidente para trás, até esgotar as causas mais remotas sobre as quais possamos atuar. Ex.: treinamento deficiente, velocidade incompatível com o local, sono, conversão proibida, etc.

CONCLUSÕES

Determinada a causa predominante, classificar quanto à evitabilidade do acidente e justificar, considerando os princípios da Direção Segura.

OUTRAS FALHAS

10) PLANO DE AÇÃO

Com base na análise do acidente, das falhas e das causas encontradas, principalmente as indiretas, elaborar um plano de ação para corrigi-las, de modo a evitar que outro acidente do mesmo tipo venha a ocorrer. As ações descritas devem ter prazo para a execução e responsáveis claramente definidos.

11) CUSTO DO ACIDENTE

Registrar o custo do acidente, que será a somatória dos seguintes itens (converter para dólar comercial):

- Despesa relativa aos danos ambientais;
- Reparo do veículo da Transportadora;
- Reparo do veículo de terceiros;
- Reparo de vias ou propriedades;
- Despesa com hospitais;
- Valor do produto avariado (não recuperado);
- Indenizações com vítimas;
- Perda de faturamento;
- Despesas relativas à investigação do acidente e ao atendimento da emergência (hospedagem, locomoção, etc.).

Somente devem ser consideradas as despesas assumidas pela Transportadora ou proprietário do veículo agregado / autônomo.

Para que não ocorram atrasos no envio do relatório, as despesas ainda não efetuadas devem ser estimadas da melhor maneira possível.

12) COMENTÁRIOS GERAIS

Registrar comentários relevantes que não se enquadrem em nenhum dos itens descriminados acima.

13) ANEXOS

Devem ser enviados em anexo ao relatório os seguintes documentos:

- Croqui;
- Fotografias originais;
- Vídeo;
- Análise do computador de bordo ou tacógrafo;
- Listas de presença (cursos / reuniões);
- Laudos médicos (*);
- Cópia dos testes de Álcool / Drogas;
- Boletim de ocorrência (*);
- Depoimento de testemunhas;
- Laudos de perícias (*);
- Outros (especificar).

(*) As faltas desses itens não devem atrasar a entrega do relatório.

ANÁLISE DOS DISCOS DE TACÓGRAFO (disponível no CD Manual Estrada Segura - Modelo de análise dos discos de tacógrafo)

Devem ser enviadas cópias legíveis dos últimos 7 dias de trabalho do caminhão, analisados da seguinte forma:

TODOS OS DISCOS - Juntamente com a cópia do disco, devem constar as seguintes informações:

- Data:
- Hora início: Hora término:
- Total de horas: Horas em movimento:
- Jornada de trabalho:
- Distância percorrida:
- Velocidade máxima: Velocidade média:

DISCO DO DIA DO ACIDENTE - Além da análise acima, deve-se analisar cada trecho percorrido e cada parada do caminhão, da seguinte maneira:

- TRECHOS EM MOVIMENTO
  - Indicar o trajeto: (Ex.: Campo A x Fábrica B)
  - Hora de início e de término:
  - Velocidade máxima: Velocidade média:
  - Distância percorrida:
- PARADAS DO CAMINHÃO

  Informar motivo, hora de início e de término (Ex.: 12h às 13h15 - parada para almoço)

ANÁLISE DO COMPUTADOR DE BORDO (disponível no CD Manual Estrada Segura - Modelo de análise do computador de bordo)

- Relatório estatístico dos últimos 7 dias do motorista (1 relatório para cada dia).
- Relatório de movimentação do caminhão - último 7 dias (identificar o motorista caso o caminhão opere em 2 turnos).
- Impressão com "zoom" apropriado do momento do acidente, de forma que se possam identificar as ações do motorista (freadas, curvas, etc.). Devem-se registrar manualmente os detalhes relativos ao acidente (velocidade no momento do impacto, valores dos acelerômetros, pontos do percurso passagem por algum referencial, parada em semáforo, saída de curva, etc.).
- Análise comparativa da performance do motorista com os demais.

3. Termo para a implantação de testes de identificação de álcool e drogas

1. Não será permitido a qualquer empregado que esteja envolvido com abuso de álcool e drogas trabalhar em cargos operacionais, identificados pela (NOME DA TRANSPORTADORA) como sendo críticas para a segurança e o bem estar dos demais empregados, do público em geral e da própria (NOME DA TRANSPORTADORA).

2. A (NOME DA TRANSPORTADORA) poderá exigir dos empregados exames médicos para avaliação ou teste, por qualquer método, para os quais fica autorizada pelo EMPREGADO a coleta de material para estes testes periódicos ou aleatórios, não precisando ser anunciados, podendo ser realizados quando um empregado se encontrar em uma das seguintes situações:

O EMPREGADO concorda que a infração a qualquer das cláusulas deste aditivo será considerada pela Empresa como ato de indisciplina, passível de rescisão de contrato de trabalho, na forma prevista pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT.

E, por estarem assim justos e contratados, assinam o presente em duas vias de igual teor e para um só efeito, na presença de duas testemunhas abaixo assinadas e identificadas, para fazer parte integrante do contrato de trabalho, mantidas as demais cláusulas e condições.

(LOCAL E DATA)

Assinaturas:

(EMPREGADOR, EMPREGADO, DUAS TESTEMUNHAS).

No Contrato de Trabalho dos novos funcionários, deverá constar obrigatoriamente a seguinte cláusula:

MODELO DE CLÁUSULA PARA CONTRATO DE TRABALHO DE NOVOS FUNCIONÁRIOS

O EMPREGADO declara conhecer e estar de acordo com a Norma para Controle de Álcool e Drogas da Transportadora, aceitando se submeter a qualquer tempo aos testes solicitados, bem como autoriza ainda a coleta do material, quando necessário.

4. Relatório de inspeção de retro escavadeira

Fibria	**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO RETRO ESCAVADEIRA**	**DATA** ____/____/_____

EMPRESA:		EQUIPAMENTO NUM.	
OPERADOR		FAZENDA:	
MARCA:	TIPO:	ANO:	ULT.REVISÃO:
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:	.OBS:

B = Bom R = Ruim NA= Não aplicável

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Farol	☐	☐	☐	24	Cinto de segurança	☐	☐	☐
02	Alarme de re	☐	☐	☐	25	Extintor Incêndio	☐	☐	☐
03	Vazamento cx. hidráulica	☐	☐	☐	26	Marcador de temperatura.	☐	☐	☐
04	Vazamento transmissão	☐	☐	☐	27	Marcador Combustível	☐	☐	☐
05	Vazamento pistão	☐	☐	☐	28	Estofamento / Fixação	☐	☐	☐
06	Vazamento lateral	☐	☐	☐	29	Estofamento / Conservação	☐	☐	☐
07	Luz de Freio	☐	☐	☐	30	Filtro de ar	☐	☐	☐
08	Limpador Pára-brisa	☐	☐	☐	31	Filtro hidráulico	☐	☐	☐
09	Cone 3 unidades	☐	☐	☐	32	Filtro do motor	☐	☐	☐
10	Chave de roda	☐	☐	☐	33	Filtro transmissão	☐	☐	☐
11	Pneu Dianteiro Direito	☐	☐	☐	34	Nível de óleo	☐	☐	☐
12	Pneu Dianteiro Esquerdo	☐	☐	☐	35	Limpeza Interna	☐	☐	☐
13	Pneu Traseiro Direito	☐	☐	☐	36	Limpeza Externa	☐	☐	☐
14	Pneu Traseiro Esquerdo	☐	☐	☐	37	Limpeza Motor	☐	☐	☐
15	Escada	☐	☐	☐	38	Freio de mão	☐	☐	☐
16	Espelho Retrovisor	☐	☐	☐	39	Freio	☐	☐	☐
17	Lataria / Pintura	☐	☐	☐	40	Folga direção / alavancas	☐	☐	☐
18	Portas	☐	☐	☐	41	Folga nos pinos (hidraul.).	☐	☐	☐
19	Vidros (lexan)	☐	☐	☐	42	Escapamento	☐	☐	☐
20	Sapatas	☐	☐	☐	43	Nível Água	☐	☐	☐
21	Terminal direção esquerdo	☐	☐	☐	44	Grade de proteção gabine	☐	☐	☐
22	Terminal direção direito	☐	☐	☐	45	Saída de emergência	☐	☐	☐
23	Bateria	☐	☐	☐	46	Buzina	☐	☐	☐

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Capacete c/ faixa refletiva	**( )bom ( )ruim**	**Perneira**	**( )bom ( )ruim**
Protetor auricular (concha)	**( )bom ( )ruim**	**Capa de chuva**	**( )bom ( )ruim**
Botina com biqueira	**( )bom ( )ruim**	**Colete-Refletivo**	**( )bom ( )ruim**
Luva de vaqueta	**( )bom ( )ruim**	**Garrafa térmica 5 litros**	**( )bom ( )ruim**
Óculos de segurança	**( )bom ( )ruim**		

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR: NOME	**VISTO**
1-	
2-	
3-	

FO. 12.09.003 Rev. 02 **Folha 01**

5. Relatório de inspeção de trator esteira

Fibria	**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TRATOR ESTEIRA D.6**	**DATA** ____/____/_____

EMPRESA:		.EQUIPAMENTO NUM.	
OPERADOR		FAZENDA:	
MARCA:	TIPO:	ANO:	ULT.REVISÃO:
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:	.OBS:

B = Bom R = Ruim NA= Não aplicável

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Farol	☐	☐	☐	22	Filtro hidráulico	☐	☐	☐
02	Vazamento cx. hidráulica	☐	☐	☐	23	Filtro do motor	☐	☐	☐
03	Vazamento transmissão	☐	☐	☐	24	Filtro transmissão	☐	☐	☐
04	Vazamento pistão	☐	☐	☐	25	Nível de óleo	☐	☐	☐
05	Vazamento comando	☐	☐	☐	26	Limpeza Interna	☐	☐	☐
06	Vazamento cambio	☐	☐	☐	27	Limpeza Externa	☐	☐	☐
07	Limpador Pára-brisa	☐	☐	☐	28	Limpeza Motor	☐	☐	☐
08	Cone 3 unidades	☐	☐	☐	29	Freio de mão	☐	☐	☐
09	Rodas guias /motriz	☐	☐	☐	30	Freio	☐	☐	☐
10	Espelho Retrovisor	☐	☐	☐	31	Folga alavancas	☐	☐	☐
11	Lataria / Pintura	☐	☐	☐	32	Embreagem	☐	☐	☐
12	Portas	☐	☐	☐	33	Cambio	☐	☐	☐
13	Vidros / Janelas	☐	☐	☐	34	Bateria	☐	☐	☐
14	Roletes lado direito	☐	☐	☐	35	Escapamento	☐	☐	☐
15	Roletes lado esquerdo	☐	☐	☐	36	Nível Água	☐	☐	☐
16	Esteira lado direito	☐	☐	☐	37	Cinto de segurança	☐	☐	☐
17	Esteira lado esquerdo	☐	☐	☐	38	Extintor Incêndio	☐	☐	☐
18	Altura de sapatas das esteiras	☐	☐	☐	39	Marcador de temperatura.	☐	☐	☐
19	Grade de proteção gabine	☐	☐	☐	40	Estofamento / Fixação	☐	☐	☐
20	Saída de emergência	☐	☐	☐	41	Estofamento / Conservação	☐	☐	☐
21	Filtro de ar	☐	☐	☐			☐	☐	☐

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Capacete c/ faixa refletiva ( )bom ( )ruim		**Perneira** ( )bom ( )ruim	
Protetor auricular (concha) ( )bom ( )ruim		**Capa de chuva** ( )bom ( )ruim	
Botina com biqueira ( )bom ( )ruim		**Colete-Refletivo** ( )bom ( )ruim	
Luva de vaqueta ( )bom ( )ruim		**Garrafa térmica 5 litros** ( )bom ( )ruim	
Óculos de segurança ( )bom ( )ruim			

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR: NOME	**VISTO**
1-	
2-	
3-	

6. Relatório de inspeção de escavadeira

Fibria	RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESCAVADEIRA	DATA ___/___/____

EMPRESA:			EQUIPAMENTO NUM.	
OPERADOR			FAZENDA:	
MARCA:	TIPO:		ANO:	ULT.REVISÃO:
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:		.OBS:

B = Bom R = Ruim NA= Não aplicável

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Farol	☐	☐	☐	24	Terminal direção esquerdo	☐	☐	☐
02	Alarme de ré	☐	☐	☐	25	Grade de proteção gabine	☐	☐	☐
03	Vazamento bomba	☐	☐	☐	26	Saída de emergência	☐	☐	☐
04	Vazamento transmissão	☐	☐	☐	27	Cinto de segurança	☐	☐	☐
05	Vazamento pistão (4)	☐	☐	☐	28	Extintor Incêndio	☐	☐	☐
06	Vazamento comando	☐	☐	☐	29	Marcador de temperatura.	☐	☐	☐
07	Vazamento lateral	☐	☐	☐	30	Marcador Combustível	☐	☐	☐
08	Vazamento cambio.	☐	☐	☐	31	Estofamento / Fixação	☐	☐	☐
09	Escada	☐	☐	☐	32	Estofamento / Conservação	☐	☐	☐
10	Limpador Pára-brisa	☐	☐	☐	33	Filtro de ar	☐	☐	☐
11	Rodas guias /motriz	☐	☐	☐	34	Filtro hidráulico	☐	☐	☐
12	Espelho Retrovisor	☐	☐	☐	35	Filtro do motor	☐	☐	☐
13	Lataria / Pintura	☐	☐	☐	36	Filtro transmissão	☐	☐	☐
14	Portas	☐	☐	☐	37	Nível de óleo	☐	☐	☐
15	Vidros / Janelas	☐	☐	☐	38	Limpeza Interna	☐	☐	☐
16	Buzina	☐	☐	☐	39	Limpeza Externa	☐	☐	☐
17	Roletes lado direito	☐	☐	☐	40	Limpeza Motor	☐	☐	☐
18	Roletes lado esquerdo	☐	☐	☐	41	Freio	☐	☐	☐
19	Esteira lado direito	☐	☐	☐	42	Folga direção / alavancas	☐	☐	☐
20	Esteira lado esquerdo	☐	☐	☐	43	Folga nos pinos (hidraul.)	☐	☐	☐
21	Bateria	☐	☐	☐	44	Cambio (joistik)	☐	☐	☐
22	Nível Água	☐	☐	☐	45	Cone 3 unidades	☐	☐	☐
23	Escapamento	☐	☐	☐			☐	☐	☐

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Capacete c/ faixa refletiva	**( )bom ( )ruim**	**Perneira**	**( )bom ( )ruim**
Protetor auricular (concha)	**( )bom ( )ruim**	**Capa de chuva**	**( )bom ( )ruim**
Botina com biqueira	**( )bom ( )ruim**	**Colete-Refletivo**	**( )bom ( )ruim**
Luva de vaqueta	**( )bom ( )ruim**	**Garrafa térmica 5 litros**	**( )bom ( )ruim**
Óculos de segurança	**( )bom ( )ruim**		

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR: NOME	VISTO
1-	
2-	
3-	

FO. 12.09.005 Rev. 01 **Folha 01**

7. Relatório de inspeção de rolo compactador

Fibria	**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ROLO COMPACTADOR**	**DATA** ____/____/_____

EMPRESA:			.EQUIPAMENTO NUM.				
OPERADOR			FAZENDA:				
MARCA:	TIPO:		ANO:	ULT.REVISÃO:			
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:	.OBS:				

B = Bom R = Ruim NA= Não aplicável

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Farol	☐	☐	☐	20	Estofamento / Fixação	☐	☐	☐
02	Alarme de re	☐	☐	☐	21	Estofamento / Conservação	☐	☐	☐
03	Luz-de-ré	☐	☐	☐	22	Filtro de ar	☐	☐	☐
04	Vazamento cx hidráulica	☐	☐	☐	23	Filtro hidráulico	☐	☐	☐
05	Vazamento lateral	☐	☐	☐	24	Filtro do motor	☐	☐	☐
06	Vazamento cambio.	☐	☐	☐	25	Nível de óleo cartem	☐	☐	☐
07	Limpador Pára-brisa	☐	☐	☐	6	Limpeza Interna	☐	☐	☐
08	Cone 3 unidades	☐	☐	☐	27	Limpeza Externa	☐	☐	☐
09	Escada	☐	☐	☐	28	Limpeza Motor	☐	☐	☐
10	Pneu Traseiro Direito	☐	☐	☐	29	Freio de estacionamento	☐	☐	☐
11	Pneu Traseiro Esquerdo	☐	☐	☐	30	Freio do motor	☐	☐	☐
12	Espelho Retrovisor	☐	☐	☐	31	Folga direção / alavancas	☐	☐	☐
13	Lataria / Pintura	☐	☐	☐	32	Bateria	☐	☐	☐
14	Portas	☐	☐	☐	33	Escapamento	☐	☐	☐
15	Terminal direção esquerdo	☐	☐	☐	34	Nível Água	☐	☐	☐
16	Terminal direção direito	☐	☐	☐	35	Saída de emergência	☐	☐	☐
17	Grade de proteção gabine	☐	☐	☐	36	Cinto de segurança	☐	☐	☐
18	Marcador de temperatura.	☐	☐	☐	37	Extintor Incêndio	☐	☐	☐
19	Marcador Combustível	☐	☐	☐	38	Buzina	☐	☐	☐

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Capacete c/ faixa refletiva ( )bom ( )ruim	**Perneira** ( )bom ( )ruim		
Protetor auricular (concha) ( )bom ( )ruim	**Capa de chuva** ( )bom ( )ruim		
Botina com biqueira ( )bom ( )ruim	**Colete-Refletivo** ( )bom ( )ruim		
Luva de vaqueta ( )bom ( )ruim	**Garrafa térmica 5 litros** ( )bom ( )ruim		
Óculos de segurança ( )bom ( )ruim	**Boné** ( )bom ( )ruim		

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR: NOME	**VISTO**
1-	
2-	
3-	

8. Relatório de inspeção de moto niveladora

Fibria	RELATÓRIO DE INSPEÇÃO MOTO NIVELADORA	DATA ____/____/_____

EMPRESA:		.EQUIPAMENTO NUM.	
OPERADOR		FAZENDA:	
MARCA:	TIPO:	ANO:	ULT.REVISÃO:
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:	.OBS:

B = Bom R = Ruim NA – Não aplicável.

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Farol	☐	☐	☐	26	Extintor Incêndio	☐	☐	☐
02	Vazamento cx. hidráulica	☐	☐	☐	27	Marcador de temperatura.	☐	☐	☐
03	Vazamento transmissão	☐	☐	☐	28	Estofamento / Fixação	☐	☐	☐
04	Vazamento comando	☐	☐	☐	29	Estofamento / Conservação	☐	☐	☐
05	Vazamento lateral/Rodas	☐	☐	☐	30	Filtro de ar	☐	☐	☐
06	Vazamento cambio.	☐	☐	☐	31	Filtro hidráulico	☐	☐	☐
07	Luz de Freio	☐	☐	☐	32	Filtro do motor	☐	☐	☐
08	Limpador Pára-brisa	☐	☐	☐	33	Filtro transmissão	☐	☐	☐
09	Cone 3 unidades	☐	☐	☐	34	Nível de óleo	☐	☐	☐
10	Escada	☐	☐	☐	35	Limpeza Interna	☐	☐	☐
11	Pneu Dianteiro Direito	☐	☐	☐	36	Limpeza Externa	☐	☐	☐
12	Pneu Dianteiro Esquerdo	☐	☐	☐	37	Limpeza Motor	☐	☐	☐
13	Pneu Traseiro Direito	☐	☐	☐	38	Freio de mão	☐	☐	☐
14	Pneu Traseiro Esquerdo	☐	☐	☐	39	Freio	☐	☐	☐
15	Espelho Retrovisor	☐	☐	☐	40	Folga direção / alavancas	☐	☐	☐
16	Lataria / Pintura	☐	☐	☐	41	Embreagem	☐	☐	☐
17	Portas	☐	☐	☐	42	Cambio	☐	☐	☐
18	Grade de proteção gabine	☐	☐	☐	43	Bateria	☐	☐	☐
19	Saída de emergência	☐	☐	☐	44	Escapamento	☐	☐	☐
20	Cinto de segurança	☐	☐	☐	45	Nível Água	☐	☐	☐
21	Vidros (Lexan)	☐	☐	☐	46	Terminal direção esquerdo	☐	☐	☐
22	Buzina	☐	☐	☐	47	Terminal direção direito	☐	☐	☐

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Capacete c/ faixa refletiva	**( )bom ( )ruim**	**Perneira**	**( )bom ( )ruim**
Protetor auricular (concha)	**( )bom ( )ruim**	**Capa de chuva**	**( )bom ( )ruim**
Botina com biqueira	**( )bom ( )ruim**	**Colete-Refletivo**	**( )bom ( )ruim**
Luva de vaqueta	**( )bom ( )ruim**	**Garrafa térmica 5 litros**	**( )bom ( )ruim**
Óculos de segurança	**( )bom ( )ruim**		

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR: NOME	VISTO
1-	
2-	
3-	

FO. 12.09.007 Rev. 02 **Folha 01**

9. Itens de verificação de segurança – veículos transporte de pessoas

Fibria	ITENS DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA – VEÍCULOS TRANSPORTE DE PESSOAS	DATA ____/____/_____

EMPRESA:	PLACA:	Nº VEICULO:
MOTORISTA	LINHA:	
MARCA:	TIPO:	ANO:	ULT.REVISÃO:
CNH Nº:	CATEGORIA:	VALIDADE:	DOC.VEÍCULO: ☐ OK ☐ NÃO

B = Bom R = Ruim NA = Não Aplicável

	ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA		ITENS INSPECIONADOS	B	R	NA
01	Motorista: Conduta	☐2	☐0	☐	31	Cinto de segurança	☐4	☐0	☐
02	Farol Baixo	☐4	☐0	☐	32	Extintor Incêndio	☐4	☐0	☐
03	Farol Alto	☐4	☐0	☐	33	Quebra-Sol	☐4	☐0	☐
04	Lanterna Dianteira	☐4	☐0	☐	34	Radio Comunicação	☐2	☐0	☐
05	Lanterna Traseira	☐4	☐0	☐	35	Radio Música	☐2	☐0	☐
06	Luz-de-ré	☐4	☐0	☐	36	Placa Identificação de Rota	☐2	☐0	☐
07	Luzes Elevadas-Baú	☐2	☐0	☐	37	Borracha dos Pedais	☐2	☐0	☐
08	Seta de direção Dianteira	☐4	☐0	☐	38	Tacógrafo	☐4	☐0	☐
09	Seta de direção Traseira	☐4	☐0	☐	39	Velocímetro	☐2	☐0	☐
10	Pisca Alerta	☐2	☐0	☐	40	Marcador Combustível	☐2	☐0	☐
11	Luz de Freio	☐4	☐0	☐	41	Vidros Elétricos	☐2	☐0	☐
12	Limpador Pára-brisa/esguicho	☐4	☐0	☐	42	Estofamento / Fixação	☐2	☐0	☐
13	Triângulo	☐2	☐0	☐	43	Estofamento / Conservação	☐2	☐0	☐
14	Macaco Completo	☐2	☐0	☐	44	Tapete / Forração	☐2	☐0	☐
15	Chave de roda	☐2	☐0	☐	45	Saídas Emerg. /Lacres-sinal.	☐4	☐0	☐
16	Caixa Ferramentas	☐2	☐0	☐	46	Banheiro	☐2	☐0	☐
17	Pneu Dianteiro Direito	☐4	☐0	☐	47	Isolamento - Cabine Motorista	☐2	☐0	☐
18	Pneu Dianteiro Esquerdo	☐4	☐0	☐	48	Ruído Interno	☐2	☐0	☐
19	Pneu Traseiro Direito	☐2	☐0	☐	49	Limpeza Interna	☐2	☐0	☐
20	Pneu Traseiro Esquerdo	☐2	☐0	☐	50	Limpeza Externa	☐2	☐0	☐
21	Pneus Sobressalentes	☐4	☐0	☐	51	Limpeza Motor	☐2	☐0	☐
22	Rodas	☐4	☐0	☐	52	Freio de mão	☐4	☐0	☐
23	Pára-choque Dianteiro	☐2	☐0	☐	53	Freio	☐4	☐0	☐
24	Pára-choque Traseiro	☐2	☐0	☐	54	Folga direção	☐4	☐0	☐
25	Espelho Retrovisor Interno	☐4	☐0	☐	55	Amortecedores	☐4	☐0	☐
26	Espelho Retrovisor Externo	☐4	☐0	☐	56	Embreagem	☐4	☐0	☐
27	Lataria / Pintura	☐2	☐0	☐	57	Cambio	☐4	☐0	☐
28	Portas	☐2	☐0	☐	58	Bateria	☐4	☐0	☐
29	Vidros / Janelas	☐4	☐0	☐	59	Escapamento	☐2	☐0	☐
30	Buzina	☐2	☐0	☐	60	Nível / Água - Óleo	☐2	☐0	☐

OBSERVAÇÕES:

INSPECIONADO POR:	NOME	VISTO
1-		
2-		
3-		

Fibria	ITENS DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA – VEÍCULOS TRANSPORTE DE PESSOAS

AVALIAÇÃO PERTINENTE AO SST - A SER PREENCHIDO PELA FIBRIA AVALIAÇÃO

CLASSIFICAÇÃO DO PRESTADOR DE SERVIÇO:

(Índice de Qualificação em SST) **IQSST = PONTOS OBTIDOS X 100 / PONTOS POSSÍVEIS**

RESULTADO FINAL :

APROVAÇÃO:

APROVADO ☐ APROVADO COM RESTRIÇÕES ☐ REPROVADO ☐

APROVADO . . . . . Para resultado maior ou igual a **75%.**
APROVADO COM RESTRIÇÕES. . . . . Resultado menor que **75%** e maior ou igual a **50%.**
REPROVADO. . . . . Para resultado menor que **50%.**

PENDÊNCIAS (Não Atende ou Atende Parcialmente) neste mês

Item	Situação	Responsável	Prazo

FOLLOW-UP (Não Atende ou Atende Parcialmente) mês anterior

Item	Situação	Responsável	Prazo

REAVALIAÇÃO : ☐ Sim ☐ Não **PREVISÃO :** _____/_____/_____.

COMENTÁRIOS ADICIONAIS :

RESPONSÁVEL PELA AVALIAÇÃO:

NOME	CÉLULA/TIME	UNIDADE

Fibria	ITENS DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA – VEÍCULOS TRANSPORTE DE PESSOAS

COMENTÁRIOS

10. Check-list de inspeção de caminhões

Fibria

CHECK-LIST DE INSPEÇÃO DE CAMINHÕES

PERIÓDICA ☐	EVENTUAL ☐		RECLAMAÇÃO ☐	
EMPRESA:		DATA: ____/____/_____		NÚMERO:
VEÍCULO:	PLACA:	Nº VEÍCULO	REVISÃO	ANO FABR.
MOTORISTA:	LINHA	CNH:	CATEG:	VAL.EX.MÉDICO ___/___/___

ITENS INSPECIONADOS

	ITENS	STATUS				ITENS	STATUS		
01	Documentação Motorista	B	R	NA	31	Estribos	B	R	NA
02	Documentação Veículo	B	R	NA	32	Limpador Pára-Brisa / Água	B	R	NA
03	Conduta Motorista	B	R	NA	33	Para-choque diant. / trás.	B	R	NA
04	EPI's	B	R	NA	34	Paralamas	B	R	NA
05	Cintos de Segurança	B	R	NA	35	Pneus Dianteiros (Cavalo)	B	R	NA
06	Portas	B	R	NA	36	Pneus Traseiros (Cavalo)	B	R	NA
07	Quebra-Sol	B	R	NA	37	Pneus Carreta	B	R	NA
08	Vidros / Janelas	B	R	NA	38	Amortecedores	B	R	NA
09	Espelhos Retrovisores	B	R	NA	39	Nível Água / Óleo	B	R	NA
10	Extintor de Incêndio	B	R	NA	40	Alinhamento de Direção	B	R	NA
11	Freio de Mão	B	R	NA	41	Balanceamento	B	R	NA
12	Freios	B	R	NA	42	Embreagem	B	R	NA
13	Buzina	B	R	NA	43	Alternador	B	R	NA
14	Painel de controle/Manômet	B	R	NA	44	Bateria	B	R	NA
15	Tacógrafo	B	R	NA	45	Câmbio	B	R	NA
16	Velocímetro	B	R	NA	46	Ruído Interno	B	R	NA
17	Marcador de combustível	B	R	NA	47	Cintas de Amarração	B	R	NA
18	Pedais (Borrachas)	B	R	NA	48	Fueiros	B	R	NA
19	Limpeza Interna	B	R	NA	49	Cabo de Força	B	R	NA
20	Macaco	B	R	NA	50	Engate R&J	B	R	NA
21	Chave de Rodas	B	R	NA	51	Trava de segurança R&J	B	R	NA
22	Triângulo	B	R	NA	52	Faixas Refletivas Laterais 30%	B	R	NA
23	Pneus Sobressalentes	B	R	NA	53	Faixa Refletiva Traseira 80%	B	R	NA
24	Lanternas	B	R	NA	54	Grade Frontal / Traseira	B	R	NA
25	Farol Alto	B	R	NA	55	Limpeza do Motor	B	R	NA
26	Farol Baixo	B	R	NA	56	Escapamento	B	R	NA
27	Luz do Freio	B	R	NA	57	Lataria / Pintura	B	R	NA
28	Seta de direção: Dir. / Esq.	B	R	NA	58	Saída de Emergência	B	R	NA
29	Pisca-alerta	B	R	NA	59	Rodas	B	R	NA
30	Luz de Ré / Sinal sonoro	B	R	NA	60	Rádio Com. Florestal	B	R	NA

ANOTAÇÕES E PROVIDÊNCIAS:

VISTO TRANSPORTES	VISTO MECÂNICO	VISTO MOTORISTA	VISTO SEGURANÇA

Legenda: Bom B **Ruim** R **Não se Aplica** NA

FO.01.06.042 Rev0

11. Formulário padrão para cadastro de motoristas

Fibria

MODELO - FORMULÁRIO PADRÃO CADASTRO DE MOTORISTAS

( ) Inclusão (Preenchimento Obrigatório de todos os campos, mais envio de foto para carteira)

( ) Alteração (Preenchimento Obrigatório do nome e dos campos alterados)

( ) Exclusão (Preenchimento Obrigatório do nome e do motivo da exclusão)

Nome:_____

Apelido:_____ Sexo M ou F:_____ Nº carteira profissional:_____

Data de nascimento:___/___/___ Idade: _____ Local de Nascimento:_____

Estado civil:_____

Endereço
Rua:_____

Número:_____complemento:_____Bairro:_____

Cidade:_____Estado: _____ Cep _____

Telefone (___ _) _____ - _____Telefone Recado:(____) _____ - _____Falar com:_____

R.G._____Org. Expedidor:_____ C.P.F: _____

Habilitação nº Registro:_____Categoria:_____Data da Expedição: ___/___/__

Data de Vencimento: ___/___/___

Transportadora:_____Operação Fibria:_____

Exames: Data último exame médico (periódico) : ___/___/___

Data último exame psicológico:___/___/___

Treinamentos: Inicial-Indução - Data da realização:____/____/____

Direção Defensiva - Data da realização: ____/____/____

Outros (_____) - Data da realização : ____/____/_____

Filiação: Nome da Mãe: _____

Nome do Pai: _____

Esposa: Nome:_____Data de Nascimento:___/___/___

Filhos Nome:_____ Data de Nascimento:___/___/___

Nome:_____ Data de Nascimento:___/___/___

Fibria

Grau de Instrução: _____
Última empresa que trabalhou:_____De:____/____/_____ a ____/____/_____
Se o motorista está sendo excluído, o motivo é falta grave? ( ) Sim ( ) Não (preencher campo de observações). Observações:_____ Atesto que todas as informações acima são verdadeiras Chefe da filial transportadora (nome e assinatura):_____ Motorista (assinatura):_____

12. Cláusula para contrato de trabalho de novos funcionários

Fibria

MODELO DE CLÁUSULA PARA CONTRATO DE TRABALHO DE NOVOS FUNCIONÁRIOS

O EMPREGADO declara conhecer e estar de acordo com a Norma para Controle de Álcool e Drogas da Transportadora, aceitando se submeter a qualquer tempo aos testes solicitados, bem como autoriza ainda a coleta do material, quando necessário.

13. Contrato de prestação de serviços de transporte

MODELO DE CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

A CONTRATADA se obriga a providenciar para que toda a frota, disponibilizada para a execução deste contrato, obedeçam os limites de idade previstos na Parte 4 desse manual.

A CONTRATADA tem ciência da metodologia utilizada pela FIBRIA - FIBRIA MS na prevenção e combate ao consumo de Álcool e Drogas, cujo objetivo é atingir um alto padrão de saúde, segurança e proteção ao meio ambiente, visando principalmente à saúde e à vida das pessoas, prestadores de serviços e quaisquer outros contratados.

Por estar inteiramente de acordo com os objetivos deste programa, a CONTRATADA compromete-se, também a aplicá-la em todos os seus motoristas e em seus sub-contratados (quando houver), enquanto perdurar a sua relação de prestação de serviços com a FIBRIA - FIBRIA MS.

Este programa requer a participação de todas as pessoas envolvidas no processo, quer sejam contratados pela FIBRIA - FIBRIA MS, quer sejam sub-contratados pela CONTRATADA, em testes que assegurem a ausência de álcool ou outra substância entorpecente.

A CONTRATADA deverá solicitar aos motoristas que se submetam aos testes sempre que assim lhe for solicitado, e ainda, na hipótese de ocorrer acidente, imediatamente após a sua verificação.

O comprometimento da participação dos motoristas da CONTRATADA neste Programa e de seus eventuais sub-contratados é de sua inteira responsabilidade, cabendo-lhe, portanto, obter o termo de adesão de todos os motoristas que lhes prestem serviços, para que os mesmos se submetam aos testes solicitados pela Votorantim Celulose e Papel.

A CONTRATADA declara-se ciente de que se houver recusa por parte de seu sub-contratado ou motorista próprio em se submeter ao teste, a Firbia poderá impedir o seu acesso à planta, o que necessariamente ocorrerá caso os testes acusem a presença de álcool ou outra substância entorpecente, ficando a cargo da CONTRATADA sua imediata substituição.

Em qualquer situação prevista nesta cláusula, a CONTRATADA responderá civil e criminalmente perante as partes, os cooperados, os órgãos públicos e terceiros envolvidos na pendência.

A CONTRATADA se obriga, sob as penas previstas neste instrumento, a respeitar e

obedecer integralmente todas as normas e exigências constantes no Manual de Segurança no Transporte e na Política Integrada da FIBRIA - FIBRIA MS, que dele fazem parte integrante para todos os fins e efeitos de direito, necessários à proteção da integridade física e da saúde de seus empregados, contratados e de terceiros, bem como a desenvolver os serviços a serem prestados de forma a evitar quaisquer danos e/ou agressões ao meio ambiente, ao patrimônio e à reputação da FIBRIA - FIBRIA MS.

O Manual de Segurança no Transporte referido no caput desta cláusula será periodicamente atualizado pela FIBRIA - FIBRIA MS, que entregará à CONTRATADA as versões devidamente atualizadas.

O protocolo de recebimento do Manual de Segurança no Transporte atualizado assinado pela CONTRATADA, será o documento hábil para a substituição das versões do Manual, obrigando a CONTRATADA a respeitar a última versão recebida, sob pena de inadimplemento contratual.

A CONTRATADA se obriga a manter cópia da última versão atualizada do Manual de Segurança no Transporte em suas dependências, bem como em suas filiais.

Com a finalidade de propiciar às partes o devido acompanhamento do cumprimento das regras de Segurança, Saúde e Meio Ambiente constantes no Manual de Segurança no Transporte, a FIBRIA - FIBRIA MS poderá organizar, periodicamente, reuniões de Segurança, às quais deverá, sob as penas deste contrato, fazer-se presente a contratada por intermédio de um de seus representantes legais, na forma do seu contrato social.

A inobservância ou não cumprimento por parte da CONTRATADA de quaisquer das regras de Segurança, Saúde e Meio Ambiente constantes no Manual de Segurança no Transporte, importará, de acordo com a gravidade da transgressão, e observados os parâmetros definidos nas especificações inseridas no referido Manual de Segurança no Transporte, em uma das seguintes medidas:

a) Suspensão imediata dos serviços, que só poderão ser reiniciados após o completo atendimento, pela CONTRATADA, das reclamações da FIBRIA - FIBRIA MS, com a efetiva solução das irregularidades constatadas, correndo os custos decorrentes da paralisação por conta exclusiva da CONTRATADA;

b) Rescisão do presente contrato por descumprimento de suas condições pela CONTRATADA que, nesta hipótese, arcará com o ônus daí decorrentes, inclusive perdas e danos, lucros cessantes e multa.

Concordam expressamente as partes em que, não obstante o disposto nesta cláusula e seus parágrafos, a responsabilidade final pelo ressarcimento de danos pessoais e/ou patrimoniais causados aos empregados e prepostos da CONTRATADA, da FIBRIA - FIBRIA MS e a terceiros, bem como aqueles causados ao meio ambiente, desde que em decorrência das atividades da CONTRATADA, seus cooperados, prepostos, empregados ou sub-contratados, será única e exclusivamente desta, nenhuma responsabilidade podendo, nestas hipóteses, ser atribuída à FIBRIA - FIBRIA MS.

Obriga-se a CONTRATADA, sob pena de se configurar inadimplemento contratual, a manter, às suas expensas, devidamente atualizados, os registros obrigatórios à prestação do serviço ora contratado junto aos órgãos públicos e a observar e respeitar estritamente quaisquer normas emanadas das autoridades públicas federais, estaduais, municipais e autárquicas, em especial:

a) As normas constantes do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, aprovado pelo Decreto n 96.044 de 18 de maio de 1988; (quando cabível)

b) As normas fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, pelos DETRANs e pelo Ministério dos Transportes;

c) As normas fixadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e pelos DERs;

d) As normas fixadas pelo INMETRO e ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas;

e) As exigências da “Lei da Balança”, metrologia e controle de qualidade dos produtos;

Obriga-se a CONTRATADA a dar imediata ciência à FIBRIA - FIBRIA MS do recebimento de quaisquer notificações, avisos ou interpelações por infração à qualquer norma, procedimento judicial ou extrajudicial e a responder pelo pagamento de todas e quaisquer multas daí decorrentes.

Os serviços serão prestados na forma definida pela FIBRIA - FIBRIA MS, conforme estabelecido no Manual de Segurança no Transporte, devendo a CONTRATADA constituir um

representante para todos os contatos com o escritório da FIBRIA - FIBRIA MS que se fizerem necessários na vigência do presente contrato. A CONTRATADA deverá constituir, também, um representante habilitado para participar de reuniões convocadas pela FIBRIA - FIBRIA MS. A FIBRIA - FIBRIA MS poderá pedir a substituição dos representantes, o que deverá ser imediatamente providenciado pela CONTRATADA.

Caberá, ainda, à CONTRATADA a reparação de eventuais danos ao meio ambiente decorrentes da execução de suas atividades, bem como o eventual pagamento de todas e quaisquer despesas, incluindo multas, decorrentes da inobservância da legislação ambiental aplicável.

Obriga-se a CONTRATADA a :

a) Efetuar o carregamento, transporte e entrega para FIBRIA - FIBRIA MS de acordo com a programação diária e o serviço contratado;

b) Fornecer, operar e fazer a manutenção de todos os veículos requeridos para realizar os serviços ora contratados;

c) Implementar e gerenciar os processos de aquisição e substituição dos veículos requeridos para realizar os serviços a fim de manter o nível de serviço exigido pela FIBRIA - FIBRIA MS;

d) Fornecer informações gerenciais para a FIBRIA - FIBRIA MS que permitam o controle e monitoramento eficaz dos serviços;

e) Preservar o controle do carregamento, de modo que os produtos sejam carregados corretamente, conforme as notas fiscais;

f) Preservar a qualidade dos produtos transportados, tomando as precauções devidas e observando estritamente as normas de segurança, estabelecidas pela FIBRIA - FIBRIA MS, para o carregamento, o transporte e a descarga de produtos;

g) Dar ciência à FIBRIA - FIBRIA MS de quaisquer acidentes que envolvam qualquer veículo que esteja prestando serviços à FIBRIA - FIBRIA MS, independentemente de extensão ou gravidade do mesmo, bem como de quaisquer incidentes que resultarem na perda ou dano ao produto.

g.1) A CONTRATADA deverá comunicar à FIBRIA - FIBRIA MS, dentro das primeiras 3 (três) horas, quaisquer acidentes graves e com alto potencial de gravidade; e dentro das primeiras 12 (doze) horas, quaisquer anormalidades ocorridas, tais como

acidentes leves, tempo de viagem excessivo, problemas relacionados com a viagem e outros. Qualquer incidente que venha a causar algum dano material, ambiental, a pessoas ou à imagem da FIBRIA - FIBRIA MS deverá ser reportado através do 0800-7079810, em conformidade com o Manual de Segurança no Transporte.

h) Manter os equipamentos sempre limpos e pintados de acordo com o padrão visual determinado pela FIBRIA - FIBRIA MS, bem como com a sua documentação regular e atualizada;

i) Recolher imediatamente para adequação os equipamentos que a FIBRIA - FIBRIA MS julgar necessitados de limpeza, pintura, manutenção e/ou reparos;

j) Substituir, no prazo de 30 (trinta) dias contados da comunicação da FIBRIA - FIBRIA MS, os equipamentos considerados incompatíveis ou impróprios para a execução dos serviços;

l) Fazer com que seu pessoal, seus prepostos e/ou sub-contratados observem as normas disciplinares, de segurança e horários de funcionamento das instalações da FIBRIA - FIBRIA MS, de seus clientes e de terceiros, obrigando-se a cumpri-las sempre que inovadas ou alteradas;

m) Fazer com que seu pessoal, seus prepostos e/ou sub-contratados cumpram as normas da FIBRIA - FIBRIA MS no tocante a tipo de diálogo com seus clientes, realização de testes de controle de qualidade nas operações transporte de carga e de pessoas;

n) Substituir, imediatamente após a comunicação da FIBRIA - FIBRIA MS, o motorista ou empregado que esta julgar incompatível com o serviço e que não observe quaisquer de suas normas;

o) Manter todos os veículos disponibilizados para a FIBRIA - FIBRIA MS, sejam próprios ou não, em perfeitas condições de operação e de segurança, atendendo a todas as revisões periódicas recomendadas pelos fabricantes;

p) Adequar-se, dentro dos prazos estabelecidos pela FIBRIA - FIBRIA MS, que nunca serão inferiores a 30 dias, a toda e qualquer inovação técnica envolvendo equipamento de segurança cujos projetos sejam aprovados e sua utilização exigida pela FIBRIA - FIBRIA MS,

tais como:

Equipamento	Prazo de adequação
• Proteções laterais	• 60 dias após assinatura do contrato
• Computador de Bordo	• 60 dias após assinatura do contrato
• Espelhos retrovisores laterais (direito) do tipo convexo	• 30 dias após assinatura do contrato

q) Assegurar que todos os motoristas:

apresentem-se sempre uniformizados;
utilizem sempre o cinto de segurança;
façam uso do tacógrafo constantemente, sem acesso à chave do mesmo;
não concedam transporte a qualquer passageiro não autorizado (“carona”);

r) Colaborar e participar, em conjunto ou não com a FIBRIA - FIBRIA MS, na investigação e na análise de acidentes que porventura venham a ocorrer;

s) Analisar diariamente o disco do tacógrafo ou o relatório específico do computador de bordo, a fim de assegurar que a carga horária máxima exigida pelo Manual de Segurança no Transporte esteja sendo cumprida, bem como controlar excessos de velocidade e desrespeito a outras normas de segurança contidas no Manual de Segurança no Transporte;

t) Disponibilizar em um prazo máximo 5 horas, um veículo para substituir qualquer veículo que quebre na realização dos serviços ora contratados.

14. Análise do computador de bordo

Fibria

ANÁLISE DO COMPUTADOR DE BORDO

O seguinte material deve ser preparado e anexado ao relatório de acidente.

Relatório Estatístico dos últimos 7 dias do motorista (1 relatório para cada dia).

Relatório de movimentação do caminhão - últimos 7 dias (identificar o motorista caso o caminhão opere em 2 turnos).

Impressão com “zoom” apropriado do momento do acidente, de forma que se possa identificar as ações do motorista (freadas, curvas, etc). Deve-se registrar manualmente os detalhes relativos ao acidente (velocidade no momento do impacto, valores dos acelerômetros, pontos do percurso (passagem por algum referencial, parada em semáforo, saída de curva, etc.).

Análise comparativa da performance do motorista com os demais.

15. Análise dos discos de tacógrafo

Fibria

ANÁLISE DOS DISCOS DE TACÓGRAFO

Devem ser enviadas cópias legíveis dos últimos 07 dias de trabalho do caminhão, analisados da seguinte forma:

TODOS OS DISCOS:

Juntamente com a cópia do disco, devem constar as seguintes informações:

- Data:
- Hora início:
- Total de horas:
- Jornada de trabalho:
- Distância percorrida:
- Velocidade máxima:
- Hora término:
- Horas em movimento:
- Velocidade média:

DISCO DO DIA DO ACIDENTE

Além da análise acima, deve-se analisar cada trecho percorrido e cada parada do caminhão, da seguinte maneira:

- TRECHOS EM MOVIMENTO
  - ⇒ Indicar o trajeto. Ex.: Campo A x Fábrica B
  - ⇒ Hora de início e de término:
  - ⇒ Velocidade máxima: Velocidade média:
  - ⇒ Distância percorrida:

- PARADAS DO CAMINHÃO
  - ⇒ Informar motivo, hora de início e de término.
  - ⇒ Exemplo: 12:00 às 13:15 h: Parada para almoço.

16. Carta às autoridades

MODELO DA CARTA ÀS AUTORIDADES

Sr. Motorista;

Como é de conhecimento geral, V. Sa. dirige um veículo que opera no transporte de ..... (produtos perigosos, madeira, etc...), o que requer cuidado e atenção especiais.

Além disso, o trânsito nos dias de hoje impõe exigências e riscos cada vez maiores à circulação de veículos, qualquer que seja sua natureza, não bastasse o ato de manobrar um veículo pesado já ser uma tarefa bastante complexa.

Portanto, para o bem próprio e da comunidade onde operamos, é de vital importância que o motorista esteja concentrado o tempo todo em sua tarefa de dirigir, pois qualquer distração pode provocar um acidente.

As estatísticas mostram que, no passado, já ocorreram vários acidentes em que estiveram presentes passageiros nos caminhões, os quais, quando não contribuíram para o acidente em si, aumentaram a gravidade dos mesmos ao se tornarem vítimas.

É nosso dever procurar reduzir ao máximo os riscos e o número de pessoas expostas.

Ao pedir carona em um caminhão, muitas vezes as pessoas não têm consciência do risco desnecessário que correm, e cabe ao motorista esclarecê-los.

A presença de carona aumenta também a ameaça de assaltos e torna o motorista mais vulnerável, já que por lei, ele é criminalmente responsabilizado por qualquer lesão causada a um passageiro seu, nestes casos, o inquérito contra o condutor do veículo é aberto automaticamente pelo Ministério Público, independentemente de qualquer queixa por parte da vítima.

A Transportadora também pode ser alvo de processo por responsabilidade civil, que visa indenizar os danos e lesões provenientes do acidente.

Pelas razões acima, fica proibida a concessão de caronas em nossos veículos, a não ser nos casos previstos por lei, ou nas exceções estabelecidas pela Fibria no item “Procedimentos” Parte 10 da Política de Carona, do Manual de Segurança no Transporte.

Às autoridades de trânsito, pedimos compreensão e apoio a esta medida, que visa preservar a integridade física de eventuais passageiros e o bem da comunidade.

Fibria

Atenciosamente,

_____
(Nome e Data)

Ciente: _____
(Nome do motorista)

17. Planilha para controle da operação

Fibria

MODELO DE PLANILHA PARA CONTROLE DA OPERAÇÃO

TRANSPORTADORA:						PERÍODO:
OPERAÇÃO:						*MÊS/ANO*
MOTORISTA	**VIAGENS/MÊS**	**KM/MÊS**	**ROTA**	**ESTOURO DE JORNADA**	**PICOS DE VELOCIDADE**	**OCORRÊNCIAS**

18. Modelo Termo Aditivo ao Contrato de Trabalho

Fibria

Modelo Termo Aditivo ao Contrato de Trabalho

(Razão Social da Transportadora), com sede na cidade ....., estado ....., no endereço ....., inscrita no CGC sob o nº. ....., através de seu representante abaixo assinado, doravante designada simplesmente (NOME DA TRANSPORTADORA) e, o Sr. (nome do funcionário), portador da Carteira de Trabalho nº. ....., série ..... e CPF n º ....., doravante designado EMPREGADO, têm como justo e acordado as seguintes cláusulas aditivas ao contrato de trabalho.

Considerando que a (NOME DA TRANSPORTADORA) adota normas para controle do uso de álcool e/ou drogas consolidadas em normativa própria, cujo texto integral o EMPREGADO declara conhecer e aceitar, fica estabelecido que:

a) Tenha tido um antecedente de abuso de álcool e/ou drogas;

b) Esteja trabalhando ou venha a trabalhar em uma posição identificada pela (NOME DA TRANSPORTADORA) como operacional;

c) Ocupe uma posição onde o teste é exigido por lei;

d) Pós-acidentes.

O EMPREGADO concorda que a infração a qualquer das cláusulas deste aditivo será considerada pela Empresa como ato de disciplina, passível de rescisão de contrato de trabalho, na forma prevista pela Consolidação das Leis de Trabalho – CLT. E, por estarem assim justos e contratados, assinam o presente em duas vias de igual teor e para um só efeito, na presença de duas testemunhas abaixo assinadas e identificadas, para fazer parte integrante no contrato de trabalho, mantida as demais cláusulas e condições.

(LOCAL E DATA)

Assinaturas:

(EMPREGADOR, EMPREGADO, DUAS TESTEMUNHAS)

19. Avaliação do Programa Estrada Segura

AVALIAÇÃO PROGRAMA ESTRADA SEGURA	Auto avaliação		
1. LIDERANÇA E ADMINISTRAÇÃO	**PONTOS**	**VALOR**	**TOTAL**
1.1. Política e Sistema de Gerenciamento da Empresa	12.0	0%	0
A empresa fornece condições dignas e seguras ao seus funcionários e contratados?	2.0		0
A empresa possui política própria de saúde, segurança e conservação ambiental?	1.0		0
Esta política é divulgada e é de conhecimento dos motoristas e demais funcionários?	1.0		0
Os objetivos da política são definidos? (pontos estratégicos e índices des performance)	1.0		0
A performance em saúde, segurança e conservação ambiental é monitorada periodicamente? É observada melhoria?	2.0		0
As informações gerenciais são enviadas no prazo estabelecino no manual? (até o dia 5 de cada mês)	1.0		0
Os Controles do KPIs (indicadores de performance estão atualizados?	1.0		0
O Manual de Segurança no Transporte está disponível e atualizado?	3.0		0
1.2. Comportamento da Administração	4.0	0%	0
A Gerência lidera a implementação da saúde, segurança e conservação ambiental?	2.0		0
O corpo Gerencial da empresa participa das reuniões mensais de segurança?	2.0		0
2. INSTALAÇÕES	**PESO**	**VALOR**	**TOTAL**
2.1. Sala de Treinamentos	1.3	0%	0
O espaço da sala é compatível para o número de funcionários da Transportadora?	0.3		0
Possui ar condicionado?	0.3		0
É dotada de lousa / flip-chart?	0.3		0
Possui TV e vídeo?	0.3		0
Possui retroprojetor?	0.3		0
2.2. Área de Garageamento	1.5	0%	0
A segurança da frota está assegurada?	0.5		0
Existe vigilância 24 horas?	0.5		0
O local possui iluminação adequada?	0.5		0
2.3. Área de Oficina / Abastecimento	1.5	0%	0
As condições de house-keeping são adequadas?	0.3		0
As instalações elétricas estão devidamente protegidas?	0.5		0
A área de abastecimento está limpa e possui drenagem de água / óleo?	0.5		0
É realizada análise periódica da água após a passagem pela caixa separadora?	0.3		0
2.4. Licenças	18.0	0%	0
Alvará de Instalação	1.5		0
Alvará de Funcionamento	1.5		0
Atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros	1.5		0
Licença de instalação e funcionamento de orgão ambiental	1.5		0
Licença para Transporte - orgão ambiental (FEPAM, FEAM e etc)	1.5		0
Cadastro do Ibama	1.5		0
Licença de Funcionamento Polícia Federal	1.5		0
Licença do Exército (Depósito, armazenamento, transporte e comércio) quando apliável	1.5		0
Outorga do Poço Artesiano (quando aplicável)	1.5		0
Licenças de Trânsito (Município de SP - Produtos Perigosos) quando aplicável	1.5		0
Autorização de Treinamento de Combate a Incêndio (Somente em SP)	1.5		0
Frotas próprias e agregadas com Registro na ANTT	1.5		0

3. FROTA (Própria e Agregada)	PESO	VALOR	TOTAL
3.1. Idade da Frota / Adequação aos padrões FIBRIA-FIBRIA MS	5.0	0%	0
Os cavalos mecânicos respeitam o limite de idade conforme o estabelecido no manual?	1.5		0
Os semi-reboques respeitam o limite de idade conforme o estabelecido no manual?	1.5		0
Os ônibus respeitam o limite de idade conforme o estabelecido no manual?	1.5		0
Os conjuntos são equipados com os itens exigidos no manual (proteção lateral, computador de bordo)?	0.5		0
3.2. Manutenção Preventiva (Próprio e Agregado)	12.5	0%	0
Existe um programa de manutenção preventiva tanto para cavalo mecânico quanto para o semi-reboque e ônibus?	1.5		0
Existe registro adequado de atividades executadas? (histórico de veículo)	1.5		0
A comunicação de defeitos por parte dos motoristas é sistemática? Existe registro?	1.5		0
Há pendências na lousa de manutenção preventiva?	1.5		0
Os atrasos estão sendo acompanhados e justificados?	1.5		0
Os equipamentos são vistoriados quando do retorno da manutenção?	0.5		0
São abertas e encerradas ordens de serviço preventiva e corretiva?	0.5		0
Existem indicadores de manutenção preventiva e corretiva?	0.5		0
Os resultados são analisados e ações são tomadas?	1.5		0
As ações são eficazes demonstrando melhora nos indicadores?	0.5		0
Os equipamentos são inspecionados e as irregularidades são tratadas	0.5		0
Quando da execução de serviços a quente são feitas medições com explosímetro (aplicável nos casos de inflamáveis)	0.5		0
O explosímetro está calibrado e em condições de uso? (quando aplicável)	0.5		0
3.3. Check-List	6.0	0%	0
A transportadora aplica o check-list em todos os caminhões e semi-reboques conforme a periodicidade estabelecida no manual?	2.0		0
A transportadora aplica o check-list em todos os ônibus conforme a periodicidade estabelecida no manual?	2.0		0
É realizado o spot check dos itens críticos de segurança?	2.0		0
3.4. Pneus / Aspecto Geral da Frota (Própria e Agregada)	14.0	0%	0
Existe um controle efetivo de pneus? (preferencialmente informatizado)	2.0		0
Por amostragem, o estado dos pneus dos veículos observados na transportadora e nas plantas FIBRIA-FIBRIA MS é considerado bom?	2.0		0
São abertas e encerradas ordens de serviço de pneus?	2.0		0
Existe gaiola de proteção na borracharia para realizar a pressurização de pneus?	2.0		0
Existe indicador de pneus?	2.0		0
Os resultados são analisados e ações são tomadas?	2.0		0
As ações são eficazes demonstrando melhora nos indicadores?	2.0		0

4. ACIDENTES	PESO	VALOR	TOTAL
4.1. Comunicação de Práticas Inseguras e Quase Acidentes	37.5	0%	0
Existe o reporte sistematizado de práticas inseguras e quase acidentes por parte dos motoristas?	3.6		0
É observado e cobrado o uso do cinto de segurança quando o veículo sai da garagem da transportadora?	5.0		0
A transportadora inspeciona periodicamente os seus motoristas para se certificar que os mesmos estejam utilizando o cinto de segurança corretamente?	3.6		0
Eventuais infrações do motorista são registradas em seu dossiê e medidas disciplinares são adotadas?	3.6		0
Os reportes de quase acidente e práticas inseguras são discutidos nos comitês de saúde, segurança e conservação ambiental? Existem planos de ação e follow-up?	3.6		0
Nesses comitês são geradas atas e registro de presença, bem como existem planos de ação e follow-up dos eventos discutidos?	3.6		0
A transportadora comunica aos motoristas as ações decorrentes de seus reportes?	3.6		0
Todos os acidentes e incidentes são comunicados à FIBRIA-FIBRIA MS?	3.6		0
Os relatórios são consistentes? São enviados dentro do prazo? (identificação de causas e adoção de medidas corretivas)	3.6		0
Os acidentes de trabalho são registrados e as CATs são abertas?	3.6		0
4.2. Plano de Contingências	14.5	0%	0
Existe um plano de contingências formalizado e divulgado?	3.6		0
O plano de contingências está divulgado e é de fácil acesso?	3.6		0
São realizados treinamentos periódicos (mínimo 6 meses)?	3.6		0
O plano prevê o acionamento de empresa terceirizada para prestar socorros e dar assistência a acidentes envolvendo o meio ambiente?	3.6		0

5. RECURSOS HUMANOS (Próprios e Agregados)	PESO	VALOR	TOTAL
5.1. Recrutamento e Seleção	6.7	0%	0
Existe a investigação de antecedentes para os candidatos?	2.0		0
Os critérios para a contratação estão estabelecidos?	2.0		0
Existem exames práticos e teóricos conforme o procedimento de recrutamento e seleção?	2.7		0
5.2. Exames Médicos e Psicológicos - Admissionais	14.0	0%	0
Tanto o médico quanto o psicólogo conhecem as atividades dos motoristas?	2.0		0
A transportadora fornece o descritivo do cargo do motorista avaliado? (O descritivo deve estar carimbado e assinado pelo médico ou psicólogo)	2.0		0
Existe exame clínico?	2.0		0
Existe exame eletroencefalograma?	2.0		0
Existe exame eletrocardiograma?	2.0		0
Existe exame oftamológico?	2.0		0
Existe entrevista / avaliação com psicólogo?	2.0		0
5.3. Exames Médicos e Psicológicos - Periódicos	16.0	0%	0
Aplica-se os exames clínicos complementares e condicionados? (específicos para motoristas que apresentam algum distúrbio)	2.0		0
Os motoristas com com mais de 40 anos são submetidos a exames mais rigorosos?	2.0		0
Existe exame clínico?	2.0		0
Existe exame eletroencefalograma?	2.0		0
Existe exame eletrocardiograma?	2.0		0
Existe exame oftamológico?	2.0		0
Existe entrevista / avaliação com psicólogo?	2.0		0
Todos os registros estão OK?	2.0		0
5.4. Treinamento	18.8	0%	0
Existe controle de treinamentos para motoristas próprios e agregados?	2.7		0
É aplicado o treinamento prático? Existe registro?	2.0		0
Existe treinamento prático de direção (acompanhamento de viagens) com avaliação final?	2.7		0
Existe treinamento teórico próprio abordando, poítica e diretrizes e procedimentos de SSCA, segurança no trânsito, carregamento e descarga?	2.7		0
É aplicado treinamento de reciclagem?	2.7		0
Existe programa de readaptação para o motorista reassumir suas atividades plenas após o retorno das férias? (mínimo de um dia)	2.0		0
É garantido que todos os motoristas (prórpios e agregados) realizam os treinamentos? E os casos de ausência são justificados?	2.0		0
Os motoristas estão com curso MOPP atualizado? (quando aplicável)	2.0		0
5.5. Férias e Folgas / Dossiê do Motorista	12.1	0%	0
Os motoristas tiram férias anuais conforme a CLT?	2.7		0
Os motoristas têm pelo menos uma folga semanal?	2.0		0
Existe histórico dos motoristas com foco em saúde, segurança e conservação ambiental?	2.0		0
100% do quadro próprios e agregado é envolvido?	2.7		0
As ausências são justificadas?	2.7		0
6. GERENCIAMENTO DE AGREGADOS	**PESO**	**VALOR**	**TOTAL**
6.1. Gerenciamento de Agregados	7.4	0%	0
Todos os agregados são pessoas jurídicas?	1.6		0
Os motoristas são registrados?	1.6		0
São recolhidas as devidas contribuições ao FGTS e INSS?	0.6		0
Os contratos com os agregados contém cláusulas específicas de saúde, segurança e conservação ambiental?	1.6		0
Existe repasse de normas e procedimentos de saúde, segurança e conservação ambiental?	0.6		0
A gestão dos agregados é realizada e controlada pela transportadora, obedecendo os mesmos padrões de sua frota própria?	0.6		0
Existe visita formal com foco em saúde, segurança e conservação ambiental nas transportadoras agregadas?	0.6		0
Os funcionários dos agregados estão com seus vencimentos em dia conforme o estabelecido em seu contrato de trabalho?	0.6		0

7. ESTRUTURA / ATIVIDADE EM SSCA	PESO	VALOR	TOTAL
7.1. Reuniões de Segurança	**3.1**	**0%**	**0**
A empresa promove reuniões mensais de segurança com os motoristas?	2.0		0
Todos os motoristas participam das reuniões? (evidenciar o controle)	0.5		0
São promovidas reuniões de CIPA? (quando aplicável)	0.5		0
7.2. Programa de premiação em SSCA	**1.1**	**0%**	**0**
Existe programa implantado e funcionando com critérios definidos para motoristas e funcionários administrativos?	0.5		0
Existe sistema de liga ou classe de motoristas, com reconhecimento no bom comportamento e atitudes pró-ativas (reporte de quase acidentes, práticas inseguras, participação em reuniões, não envolvimento com acidentes, etc.)?	0.5		0
7.3. Programa de Álcool e Drogas	**2.7**	**0%**	**0**
A transportadora tem um programa de Álcool e Drogas?	0.5		0
A rotina de testes de identificação de álcool (com o bafômetro/etilômetro) está adequada?	0.5		0
É controlada a aferição do bafômetro?	0.5		0
A rotina de testes de identificação de drogas entorpecentes está sendo seguida? (admissional, pós acidentes, etc.)	0.5		0
Caso tenha ocorrido alguma incidência, as ações tomadas seguiram as instruções estabelecidas no programa?	0.5		0
7.4. Análise de Tacógrafo / Computador de Bordo	**13.1**	**0%**	**0**
O controle de velocidade máxima é efetivo (existem registros/melhoria de performance)?	1.5		0
O gerenciamento é eficaz (análise dos picos de velocidade, análise prévia do disco)?	1.5		0
Há tomada de ações e as mesmas são eficazes melhorando os resultados?	0.5		0
O controle de jornada de trabalho é efetivo (existem registros /melhoria de performance)?	1.5		0
É respeitada a jornada de trabalho diária, conforme o estabelecido no manual?	1.5		0
É respeitado o gozo do interstício mínimo de 11 horas?	1.5		0
A análise do computador de bordo/tacógrafo é diária e as ações disciplinares são registradas?	1.5		0
Os instrumentos são aferidos/calibrados periodicamente?	0.5		0
Existem rotogramas das principais rotas?	0.5		0
Os rotogramas são atualizados e vivos? São utilizados pelos motoristas?	0.5		0
São devidamente identificadas as rotas de maior perigo, tomando medidas de prevenção e controle?	0.5		0
O plano de atendimento a emergência da transportadora contempla todas as rotas utilizadas?	0.5		0
É respeitada a restrição de trânsito conforme o estabelecido no manual? (quando aplicável)	0.5		0
7.5. Controles e Normas	**5.9**	**0%**	**0**
Existe controle da pontuação das CNH dos motoristas?	0.5		0
As CNHs são pesquisadas trimestralmente (no mínimo)?	0.5		0
Os resultados são analisados e tomadas as ações?	0.5		0
Os colaboradores usam o EPI adequado quando expostos ao risco?	1.5		0
Existe controle EPI (documentação e validade)?	0.5		0
Existe controle Kit Emergencia? (quando aplicável)	0.5		0
O PCMSO está devidamente atualizado?	0.5		0
O PPRA está devidamente atualizado e em linha com o PCMSO?	0.5		0
Situação da CIPA (Reuniões, Atas, Acões, Treinamentos, Eleição, SIPAT, registro MTE) quando constituída.	0.5		0
7.6. Meio Ambiente	**7.4**	**100%**	**7**
Existe procedimento escrito para o descarte de resíduos?	0.5		0.548701299
Os resíduos estão sendo destinados conforme a legislação do órgão ambiental?	0.5		0.548701299
São feitas análises periódicas dos efluentes gerados	0.5		0.548701299
Existe coleta seletiva?	0.5		0.548701299
Há o comprometimento de todos os funcionários?	1.5		1.548701299
Existe controle de emissão de fumaça preta?	0.5		0.548701299
Os testes são realizados em toda a frota?	1.5		1.548701299
Os resultados são analisados e ações são tomadas?	1.5		1.548701299
Existe dique de contenção para o tanque de combustível ?	0.0	N/A	0
A bomba de abastecimento está em boas condições ?	0.0	N/A	0
A caixa separadora é limpa com freqüência ?	0.0	N/A	0
A área está em boas condições e não apresenta sinais de vazamento?	0.0	N/A	0

8. CONSOLIDADO	PESO	VALOR	TOTAL
1. LIDERANÇA	16	0.0%	0
2. INSTALAÇÕES	22	0.0%	0
3. FROTA	38	0.0%	0
4. ACIDENTES	52	0.0%	0
5. RECURSOS HUMANOS	68	0.0%	0
6. GERENCIAMENTO DE AGREGADOS	7	0.0%	0
7. ESTRUTURA EM SSCA	33	0.0%	0
GERAL	236	0.0%	0

ALTO RISCO	0 a 49,99%
INSATISFATÓRIO	50 a 79,99%
SATISFATÓRIO	80 a 84,99%
DESEJÁVEL	85% a 100%

20. Check-list madeira

INSPEÇÃO DE VEICULOS TRANSPORTE DE MADEIRA	DATA

EMPRESA		CAVALO	
MOTORISTA		CARRETA	

Item	DESCRIÇÃO	Nivel	Bom	Ruim	Item	DESCRIÇÃO	Nivel	Bom	Ruim
1	BALISAS	2			23	PNEUS-SEMI REBOQUE	1		
2	BANCOS	2			24	QUINTA-RODA	0		
3	EQPTº/ ACESSORIOS OBRIGATORIOS	1			25	AMARRAÇÃO DE CARGA	0		
4	SINALIZAÇÃO SONORA/ LUMINOSA	1			26	RALA	0		
5	PARA-CHOQUE	1			27	CHASSI	0		
6	ESTRIBOS	2			28	SUSPENSÃO	0		
7	ESPELHOS RETROVISORES	1			29	TIRANTES DIRECIONAIS	0		
8	QUEBRA-SOL	2			30	ESTABILIZADOR REBOQUE	1		
9	TACÓGRAFO	1			31	FUEIROS(Trinca>30% da area soldada)	0		
10	VAZAMENTO DE OLEO CONSTANTE	0			32	BOCA DE BAGRE	0		
11	VIDROS	1			33	CAMBÃO	0		
12	PINTURA	2			34	CABOS DE SEGURANÇA	0		
13	LAVADOR(Esguicho)	1			35	SISTEMA DE FREIO	0		
14	LIMPADOR DE PÁRA-BRISA	1			36	RODEIROS(Falta de 2 ou mais estojos)	0		
15	MOTOR DE PARTIDA	1			37	RODEIROS(Falta de 1 estojo)	1		
16	DOCUMENTAÇÃO(Cnh e conjunto)	0			38	PÁRA-LAMA	1		
17	ILUMINAÇÃO	1			39	PINO DE SEGURANÇA	0		
18	EPI	1			40	PLACA DE SINALIZAÇÃO(zebrada)	1		
19	SILENCIOSO	1			41	KIT SALTM	1		
20	SUPORTES DE DESCARGA	1			42	G.O(fora do padrao)	1		
21	PNEUS-CAVALO MECANICO	0			43	UNIFORME	2		
22	LATARIA/CHAPARIA/GRADE FRONTAL	1			44				

45	CRACHÁ	1			48	5ª RODA EM PERFEITO ESTADO	0		
46	APRESENTAÇÃO PESSOAL	1			49	REALIZADO TESTE DO MANETE	0		
47	ESTADO FISICO MOTORISTA	0			50				

OBSERVAÇÃO

ASSINATURAS
RESPONSÁVEL:

NOTA: MÉTODO DE INSPEÇÃO UTILIZADO: OBSERVAÇÃO VISUAL

LEGENDA PRIORIDADES: 0 - Reparo imediato no local 1 - Reparo imediato na oficina 2 - Normal

INSPEÇÃO DE GRUAS DO CARREGAMENTO DE MADEIRA	DATA

EMPRESA	OPERADOR
FROTA - Nº	**MODELO**

Item	DESCRIÇÃO	Nivel	Bom	Ruim	Item	DESCRIÇÃO	Nivel	Bom	Ruim
1	FREIO DE PÉ	0			15	ESCADAS E ACESSOS	1		
2	FREIO DE ESTACIONAMENTO	0			16	PNEUS/ RODAS/ ESTEIRAS	0		
3	SISTEMA DE DIREÇÃO	0			17	VIDROS/ PARA-BRISA	0		
4	SINALIZAÇÃO SONORA/LUMINOSA	1			18	PORTA/ JANELA	1		
5	MOTOR DE PARTIDA	1			19	BANCO	1		
6	DOCUMENTAÇÃO(Cnh e curso guinda)	1			20	EXTINTOR DE INCÊNDIO	1		
7	INDICADOR DO PAINEL	1			21	SILENCIOSO	1		
8	LAVADOR DE PÁRA-BRISA	1			22	LATARIA/GRADE DE PROTEÇÃO	1		
9	LIMPADOR DE PÁRA-BRISA	1			23	LANÇA(Trinca acentuada)	0		
10	AR / VENTILADOR	1			24	GARRA(Trinca acentuada)	0		
11	FAROIS DE SERVIÇO	1			25	VAZAMENTO(Gotejamento constante)	0		
12	ALERTA	1			26	UNIFORME	1		
13	LANTERNAS TRASEIRAS	1			27	KIT SALTM	0		
14	ESPELHOS RETROVISORES	1			28	EPI	1		

29	CRACHÁ	1			32	LUBBRIFICAÇÃO GERAL EQUIPTO	0		
30	APRESENTAÇÃO PESSOAL	1			33	NÍVEL DE ÓLEO	0		
31	ESTADO FISICO DO OPERADOR	0		1	34	LIMPEZA INTERNA E EXTERNA	1		

Observação

ASSINATURAS

RESPONSÁVEL:

NOTA: MÉTODO DE INSPEÇÃO UTILIZADO: OBSERVAÇÃO VISUAL

NÍVEL 0 - Itens que comprometem a segurança do condutor, de terceiros e ao patrimônio e/ou risco de contaminação ambiental

NÍVEL 1 - Itens que não apresentam risco eminente de acidentes operacionais e ambientais

LEGENDA PRIORIDADES: 0 - Reparo imediato no local / 1 - Reparo no prazo máximo de 7 dias corridos

21. Check-list in-bound e out-bound

LOGO DO TRANSPORTADOR

CHECK-LIST IN-BOUND E OUT-BOUND

MOTORISTA:	
EMPRESA:	

DATA/HORA	
KM	
PRODUTO	
CLASSE	
Nº ONU	

CM PLACA:	
COMBUSTÍVEL SAÍDA	
( ) COMPLETO ( ) INCOMPLETO	

SR PLACA:	
STATUS DE SAÍDA	
( ) CARREGADO ( ) VAZIO	

( ) CARGA ( ) DESCARGA	**CAVALO MECÂNICO - SEMI REBOQUE**	**CAVALO**		**CARRETA**		**OBSERVAÇÕES**
		SIM	NÃO	SIM	NÃO	
	Tacógrafo (disco, campainha, horas, etc.)					
	Buzina, Pára-Brisa, Cinto de Segurança					
	Escapamento, Silencioso e Abraçadeiras					
	Limpador de Pára-Brisa, Esguicho					
	Integridade do tanque de combustível					
	Aspecto geral do veículo (mossas e limpeza)					
	Inscrição de Tara / Lotação / Adesivos (Carona, 0800, etc.)					
	Extintor de Incêndio (manômetro, selo, lacre, rótulo e pintura)					
	Placas (Pintura e Lacre)					
	Lâmpadas / Lentes em Geral / Tomada / Três Marias					
	Lubrificação / Fixação da 5º roda					
	Pneus (aspecto / cortes / desgastes-sulco mínimo de 2mm / tipo / posição / pressão)					
	Estepes (quantidade / aspecto)					
	Espelhos, pára-lama, pára-barro, pára-choques					
	Examinar por Baixo (mola, tirante, chassi, lonas, cuícas de freio, barra de direção, etc.)					
	Pinturas de letreiros					
	Simbologia (Correta e em bom estado)					
	Suporte de Simbologia (limpeza interna/externa, lataria)					
	Alarme sonoro de ré					
	Examinar junta boca visita / manômetro de 0 à 60 / válvula vlados seg. (Iso e Tanque)					
	Ex. escada / guarda corpo / passarela / bandeirinhas / placa vermelha e branca					
	Verificar válvulas descarga / dando passagem / caps / baldes de areia					

DOCUMENTOS	**CAVALO**		**CARRETA**		**OBSERVAÇÕES**
	SIM	NÃO	SIM	NÃO	
Certificado de Capacitação					
Documento de porte obrigatório (DUT)					
Licença para transporte					
Outros (especificar):					

MOTORISTA	**STATUS**		**OBSERVAÇÕES**
	SIM	NÃO	
Estado Físico Adequado			
Apresentação Aceitável			
Carteira de Habilitação - CNH			
Certificado do curso MOPP			

KIT DE EMERGÊNCIA - PROTEÇÃO - SEGURANÇA	**STATUS**		**OBSERVAÇÕES**
	SIM	NÃO	
Ferramenta, cambão, dois triângulos			
Kits ensacados e lacrados em bom estado (Vide relação no verso)			
EPI's em condições para uso (CA)			
Jogo de faixas refletivas			
Ilhós - Aros - Cinto			
Chave Geral			
Lonas			
Cordas			
Cintas e Cabos para catraca			
Catracas			

RESULTADO DA AVALIAÇÃO

☐ **LIBERADO** ☐ **BLOQUEADO**

Equipamento liberado por:

Responsável pelo Check-List

VISTO DO MOTORISTA

Declaro estar ciente e de acordo com as condições descritas acima do equipamento a ser utilizado.

Motorista

KIT DE EMERGÊNCIA E EPI´S - TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

STATUS			
C	NC		
		1	Capacete
		1	Óculos de segurança
		1	Par de Luva de PVC
		1	Calça de PVC
		1	Capa de PVC com capuz
		1	Avental de PVC
		1	Máscara Panorâmica com filtro polivalente ou semi-facial (conforme o produto a transportar)
		1	Par de Bota de borracha
		4	Placas de perigo afaste-se (tripé para placas)
		100	Metros de fita zebrada (amarela e preta)
		10	Cones com 06 fixadores porta tudo
		1	Pá anti-faiscante
		1	Enxada anti-faiscante
		4	Cunhas/batoques
		1	Martelo de madeira ou borracha
		3	Almofadas absorventes
		4	Pedaços de corda de nylon
		5	Tiras de câmara de pneu
		1	Abafa chama
		2	Calços de madeira
		1	Lanterna anti-explosão
		2	Extintores tipo Pó Químico de 12 kg
		1	Kit de primeiros socorros
		1	Garrafa plástica de 5 litros

C Conforme **NC** Não Conforme

OBSERVAÇÕES

22. Estatísticas de Segurança e Logística

FIBRIA CELULOSE S/A

ESTATÍSTICAS DE ACIDENTADOS NO TRABALHO - JANEIRO DE 2010 - LOGÍSTICA

TRANSPORTADORA XXXXXXXXXX	EFETIVO	H.H.TRAB.	AC.C/AF	ACIDENTE S/AF.		DIAS COMPUTADOS				TAXAS	
				C/READ.	S/READ.	PERDIDOS	TRANSP.	DEBITADOS	TOTAL	FREQ.	GRAV.
MOTORISTAS PRÓPRIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOTORISTAS AGREGADOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

FIBRIA CELULOSE S/A

ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES COM DANOS À PROPRIEDADE, INCIDENTES E ACIDENTADOS FORA DO TRABALHO - JANEIRO DE 2010 - LOGÍSTICA

TRANSPORTADORA XXXXX	ACIDENTE COM DANOS À PROPRIEDADE			INCIDENTE		ACIDENTADO FORA TRAB.		DIAS PERDIDOS			
	GRAVE	SERIO	LEVE	ALTO POT.	BAIXO POT.	C/AFAST.	S/AFAST.	NO MÊS	TRANSP.	DEBIT.	TOTAL
JACAREI - IND.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Matriz para Avaliação de Acidentes

Grau de Gravidade

	Meio Ambiente			Imagem FIBRIA			Danos Pessoais			Danos Patrimoniais		
	Derrames>100 litros	Derrames <= 100 litros	Sem ocorrências ambientais	Mídia nacional e/ou internacional	Mídia local e/ou sem cobertura	Exposição pública negativa	Atendimento médico hospitalar Óbito/Sequelas	Atendimento ambulatorial Pequenas Escoriações	Sem danos pessoais	Danos >US$10.000	US$2.000<Danos< US$10.000	Danos <US$2.000
Peso	14.00	12.00	3.00	12.00	10.00	5.00	16.00	13.00	4.00	8.00	6.00	2.00
Valor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ponderação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Total	0		Total	0		Total	0		Total	0
										CLASSIFICAÇÃO	FALSE	0

De 36 a 50	GRAVE
De 26 a 35	SÉRIO
De 14 a 25	LEVE

Evitabilidade

	O motorista e a empresa fizeram tudo o que poderiam para evitar o acidente ?	Empresa	Motorista
1-	Idade do motorista	S	S
2-	Experiência com o equipamento	S	S
3-	Experiência com o tipo de carga	S	S
4-	Habilitação adequada	S	S
5-	Habilitação com Validade	S	S
6-	Velocidade compatível com o cenário	S	S
7-	Distancia de segmento	S	S
8-	Controle de Jornada	S	S
9-	Política de Álcool e Drogas	S	S
10-	Reuniões Mensais de Segurança	S	S
11-	Exames Médicos Periódicos	S	S
12-	Treinamentos Obrigatórios	S	S

LEGENDA: ***S = SIM*** ***N = NÃO***

Fibria